DOIS ROTEIROS DO SÉCULO XVI

DOIS ROTEIROS DO SÉCULO XVI, DE MANUEL MONTEIRO E GASPAR FERREIRA REIMÃO, ATRIBUÍDOS A JOÃO BAPTISTA LAVANHA

INTRODUÇÃO E NOTAS

DO

COMANDANTE HUMBERTO LEITÃO

1907 P

CENTRO DE ESTUDOS HISTÓRICOS ULTRAMARINOS

LISBOA

1963

INTRODUÇÃO

No ano de 1940, por ocasião das Festas Comemorativas do Duplo Centenário da Fundação e Restauração de Portugal, publicou a Agência Geral do Ultramar, ao tempo Agência Geral das Colónias, várias obras prefaciadas e anotadas pelo Comandante Abel Fontoura da Costa — o ilustre autor de A Marinharia dos Descobrimentos *e de outras preciosas obras respeitantes a Navegação e a Descobrimentos dos Portugueses, além de muitas mais sobre diversos assuntos.*

Entre aquelas publicadas em 1940, uma se conta que recebeu o título de Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do Século XVI *e da qual são parte o* Roteiro das Ilhas Primeiras e de Angoxe — *que tem andado atribuído ao notável cosmógrafo-mor João Baptista Lavanha — e o* Roteiro da Carreira da Índia, *de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira (Reimão), concluído em Março de 1600.*

Um e outro ali se acham publicados em língua espanhola, consoante o ilustre oficial os encontrara no códice manuscrito n.º 3176 da Biblioteca Nacional de Madride, poucos anos antes.

De qualquer destes roteiros não havia então conhecimento de exemplar algum escrito em português.

No Preâmbulo *que antecede o* Roteiro das Ilhas Primeiras e de Angoxe, *cita o Comandante Fontoura da Costa, entre outras obras de Lavanha, um roteiro que tem por título:*

Roteiro da Navegação da Índia e derrotas com ha agulha ferrada debaixo da flor de lis e differensas della, e sinais corentes de agoa, de ventos que em diversas paragens se acham. Este derroteiro foi ho que emmendou João baptista

lavanha pollo de Vicente Roiz, e he muito certo, e tem muitas e mui boas curiosidades.

A respeito da data deste Roteiro, *escreve o Comandante Fontoura* — 1600?, *e logo a seguir:*

«Este *Códice* foi adquirido pelo bibliógrafo José Ferreira das Neves no leilão da Livraria Nepomuceno, em cujo catálogo tinha o n.º 2060. Mais tarde foi vendido em Paris, não se sabendo onde foi parar.

«A este *Roteiro* se refere o rei no *Regimento* que deu em 1608 ao licenciado Gaspar José do Couto:

«Usareis para a viagem [*à Índia*] do roteiro da Índia que ordenou João Baptista Lavanha de que levais cópia» (1).

Tudo parecia, na verdade, indicar que fosse Baptista Lavanha o autor do Roteiro, *tanto mais que dele apenas o título era conhecido e não havia indicações que mostrassem o contrário.*

Acontece, porém, que, andasse por onde andasse o códice adquirido por José Ferreira das Neves no leilão da Livraria de Nepomuceno, ele se encontra actualmente em Portugal, e assim se torna possível um amplo estudo da questão. Esteve até há relativamente pouco tempo na valiosa Biblioteca do nosso ilustre camarada Sr. Comandante Ernesto Jardim de Vilhena, o qual, com bem rara generosidade em casos desta natureza, entendeu oferecê-lo a quem escreve estas linhas, deixando apenas transparecer, delicada e veladamente, na carta onde lhe participava a sua decisão, o desejo de que a matéria reunida no códice fosse publicada.

Ao Ex.mo e muito prezado Camarada aqui deixamos impressos os sentimentos da nossa maior gratidão por tamanho obséquio.

Agora, na posse de um precioso elemento de que o Comandante Fontoura da Costa não dispunha e cuja falta a sua invulgar inteligência não podia suprir, estamos em condições de afirmar que não é do eminente cosmógrafo-mor João Baptista Lavanha o Roteiro da Navegação da Índia *inserto no*

(1) Pág. 124.

códice que andou perdido, senão de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira Reimão, porquanto o Roteiro da Carreira da Índia *destes dois pilotos, que na língua espanhola se encontra no códice n.º 3176 da Biblioteca Nacional de Madride, é a versão literal do* Roteiro da Navegação da Índia *que é parte do códice actualmente em nosso poder.*

Vamos mostrar que assim é, transcrevendo, para serem comparados, os títulos dos dois roteiros, bem como alguns passos, tirados ao acaso, de um e de outro.

O roteiro atribuído a Lavanha, inserto no códice português, tem por título:

«Roteiro da Naveguação da Índia. E de Rotas com ha Agulha ferrada de baixo da flor de lis, e differensas della, E sinães corentes de Agoa, he ventos q' em diversas paragẽs se achão. Este derroteiro foi ho que emmendou João baptista levanha pollo de Viçente Roïz, E he m.to certo, E tem m.tas e mui boas curiosidades.

O título do roteiro de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira Reimão, vertido em espanhol é:

De Rotas de la navegaçion de la India Con la aguja que tenga los hierros debaxo de la flor de lis. y sus diferencías y variaçiones assi miesmo las señales, corrientes i vientos que en diversos parages se hallan.

Hecho en Lisboa por Manuel Montero i Gaspar ferrera Pilotos de la carrera de la India. Estando presente Juan Baulista de Labaña Cosmografo major del Rey nuestro señor en los Reynos de Portugal a 25 de Março de 1600.

Traduzindo para a nossa língua este último título, poder-se-ia afirmar que ele é igual ao do roteiro anteriormente referido, pondo de lado os acrescentos que a um e ao outro lhes foram postos, à guisa de explicação, pelos respectivos copistas, naturalmente segundo indicações de quem os encarregou do trabalho.

Consideremos agora alguns passos que se correspondem nos dois roteiros.

a) *Na folha 3v do códice português, está:*

Nesta mesma de Rota se encontrão hũs passaros de mui grandes Azas chamados, Entenais, e mais perto das Ilhas de tristão da Cunha a *(há)* outros brancos manchados de perto *(sic)* a q' chamão feiyões do tamanho de pombos, E corvas negras e outros pequenos sinzentos, q' se chamão borelhos, e asim outras muitas deversidades de Aves.

O correspondente passo do roteiro do códice da Biblioteca Nacional de Madride, diz:

E nesta mesma derota se hallan unos pajaros de mui grandes alas llamados entenaes, i mas cerca de las Islas de Tristan de Acuña ai otros blancos, manchados de negro llamados feijoes de tamaño de palomos, i cuerbas negras, i otros pajaros pequenos cenicientos, que llaman borrellos, i assim otra mucha diversidad de aves (2).

b) *Na folha 6 do códice português, lê-se:*

Não se podendo ir ver as Ilhas de São Lourenso, por não dar ho vento lugar ter seha m.ta conta com Agulha, q' Ella mostrara ho caminho, porq' noresteando (3) 12 gg, q' he mais de hũa quarta, se vai a Leste do baixo da Iudia 20. legoas pouco mais, ou menos, pella qual parage se não vem *(vêem)* passaros, se não indo 10, ou 12. legoas, por onde se vem *(vêem)* algũas garaginhas e algû Alcatras...»

O correspondente passo do roteiro em espanhol diz:

I no se pudiendo ir a ver la Isla de S. Lorencio, por non no dar el viento lugar, tenersea mucha cuenta con el aguja que ella mostrara el camino porque Noroesteando 12. graus que es mas de una 4.a, se va al Leste del Baxo de la Iudia 20. leguas,

(2) *Roteiros Portugueses Inéditos... do Século XVI*, pág. 146.

(3) Advertimos que nos séculos XVI e XVII, «norestear» significava «noroestear».

poco mas o menos; por este parage non se ven pajaros, si no cuando fueren 10. o 12. leguas por donde se ven algunas pajarillas garaginas i algun alcatraz (4).

Parece-nos serem bastantes as comparações destes dois passos para se verificar que o Roteiro *de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira publicado em* Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do Século XVI *é, afinal, uma versão em língua espanhola do* Roteiro da Navegação da Índia *inserto no códice que andava perdido, roteiro este que não é, portanto, da autoria de João Baptista Lavanha.*

Convirá, no entanto, esclarecer alguns pontos que concorreram para ser atribuído ao notável cosmógrafo-mor a autoria do Roteiro:

—Julgamos que a origem do erro esteja no seguinte acrescento que, posto a seguir ao título do Roteiro da Navegação da Índia, *diz:* Este derroteiro foi ho que emmendou João baptista levanha pollo de Vicente Roĩz, e he m.to certo e tem m.tas e mui boas curiosidades.

Não era certamente muito versada no assunto a pessoa que fez estas considerações, nem ele deveria merecer-lhe grande interesse, como se pode ver pelos termos em que apreciou a obra — «he m.to certo e tem m.tas e mui boas curiosidades» *bem como pelo facto de não ter lido nem mandado rever o trabalho do copista, que logo na 2.a página cometeu graves erros, eliminando parágrafos, repetindo outros, misturando matéria de parágrafos diferentes, erros estes que não foram corrigidos. Não podem ser, portanto, tiradas conclusões daquilo que no referido acrescento se lê.*

—Concorreu também para fortalecer a convicção de que era, realmente, de Lavanha o Roteiro, *o citado passo do* Regimento *dado por el-rei ao licenciado Gaspar José do Couto que diz:*

«Usareis para a viagem [*à Índia*] do roteiro da Índia que ordenou João Baptista Lavanha, de que levais cópia.»

Ao termo ordenou, foi atribuído o significado de «elaborou», «escreveu», mas, como presentemente se sabe não ser

(4) *Roteiros Portugueses Inéditos...*, págs. 150 e 151.

a obra do ilustre cosmógrafo-mor, outro e bem diferente lhe deve ser dado.

Ora, quanto a nós, o Roteiro *de Manuel Monteiro e de Gaspar Ferreira — trabalhado sobre o que nos seus roteiros havia escrito Vicente Rodrigues e, certamente, sobre matéria de outros roteiros de considerados pilotos, acrescentada e melhorada — o* Roteiro, *dizíamos, não deve ter sido feito por iniciativa dos dois pilotos, senão por convite, ou por ordem de João Baptista Lavanha, que nos Armazéns* dava lição aos pilotos. Assim ficará explicado o facto de, na última página da sua versão espanhola, estarem as assinaturas de Baptista Lavanha, de Vasco Fernandes César, provedor dos Armazéns, bem como as dos dois pilotos autores do* Roteiro. *As duas primeiras — a de Lavanha e a de Fernandes César — devem ter sido postas como aprovação, ou como visto, para que a obra passasse a ser adoptada na Carreira da Índia.*

Se os factos se tiverem passado como julgamos, o termo «ordenou» ficará a ter o significado «mandou fazer».

É natural que o Roteiro *passasse a ser usado pelos pilotos da referida Carreira até ao ano de 1612, em que foi impresso o* Roteiro da Navegação e Carreira da Índia *de Gaspar Ferreira, mais desenvolvido que aquele de que estamos a tratar e pelo qual os aludidos pilotos vieram, então, a guiar-se durante alguns anos.*

— Lê-se na tradução espanhola do Roteiro, *como se disse, a seguir ao título:*

«Hecho en Lisboa por Manuel Montero e Gaspar ferreira Pilotos de la carrera de la India. Estando presente Juan Bautista de Labaña...»

No exemplar do roteiro inserto no códice português, não se encontram dizeres que a estes correspondam. Devem, possìvelmente, haver sido acrescentados por iniciativa do copista ou de quem do trabalho de cópia o encarregou, para que ali figurasse a data em que a obra ficou terminada e recebeu aprovação.

* Veja *Notas.*

Quanto ao passo: «Estando presente Juan Bautista de Labaña...», *julgamos bem provável, ter sido nos Armazéns que os dois pilotos trabalhassem no roteiro, e, então, é admissível que o cosmógrafo-mor, interessando-se pelo trabalho, o seguisse e, até, desse algumas sugestões, porém sem interferir na que fosse da competência dos autores.*

Cumpre-nos ainda dizer que à prespicácia do Comandante Fontoura da Costa não podia escapar a enorme semelhança dos títulos dos dois roteiros — o do códice que pertencera à Livraria Nepomuceno e o de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira, do códice da Biblioteca Nacional de Madride — tanto assim que, no Preâmbulo *do* Roteiro das Ilhas Primeiras e de Angoxe, *diz a certa altura:* «É notável a semelhança do título dêste Roteiro com o título do de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira (Reimão)...» (5).

Dele, são, ainda, as seguintes palavras, que no mesmo Preâmbulo *escreveu:* «Lavanha nunca foi um marcante, e, muito menos, um piloto. Como só os pilotos são idónios para fazerem um Roteiro, admiramo-nos de o ilustre cosmógrafo-mor se arrojar a escrever não só este pequeno Roteiro [*das Ilhas Primeiras e de Angoche*] mas ainda o citado em 6) [o *Roteiro agora publicado*] e também a rever senão emendar, o de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira (Reimão)» (6).

Dir-se-ia que no espírito do brilhante oficial pairavam sérias dúvidas quanto à autoria dos dois roteiros.

Estamos capacitados de que teria bastado ao Comandante Fontoura da Costa o simples exame da linguagem empregada no Roteiro da Navegação da Índia *atribuído a Lavanha para imediatamente concluir que outro devia ser o seu autor. Do punho do notabilìssimo cosmógrafo-mor não podiam sair trechos como, por exemplo, o seguinte:* «...não se espantem deste sinal porq não he ágoa de fundo, he cousa natural q' faz (7)».

(5) *Roteiros Portugueses Inéditos...*, pág. 125.
(6) *Roteiros Portugueses Inéditos...*, pág. 123.
(7) *Codice*, fl. 8 v.

Antes de darmos por finda esta parte das nossas considerações respeitantes à autoria do Roteiro da Navegação da Índia *de que temos vindo a falar, convirá dizer que, em documentos do século XVII, posteriores a 1612 — data da publicação do* Roteiro *de Gaspar Ferreira — se recomendava que os pilotos deveriam guiar-se pelo* Roteiro *de Vicente Rodrigues. Ora, por havermos afirmado que, a partir de 1612, aquele passara a ser o adoptado na carreira da Índia — não sabemos até quando — torna-se preciso que justifiquemos esta afirmação:*

Vários são os documentos onde tal recomendação se encontra. Asism, p. expl., na acta duma reunião dos mais experimentados pilotos da carreira da Índia efectuada para darem os seus pareceres a respeito da navegação entre Lisboa e a Índia, em 6 de Março de 1635, está o seguinte passo: «...E que no mais q toqa á viagem para lá não ha q advirtir de novo, mais q seguir principalm^te^ o roteiro de v^te^ Roiz...» (7a).

Idêntica recomendação figura em regimentos dados a capitães-mores, em termos que pouco diferem de uns para os outros e são mais ou menos os seguintes: «Na viagem seguireis o Roteiro de Vicente Rodrigues e ordenareis aos pilotos para se conformarem com ele o mais que puder ser».

Em nosso entender, por vários motivos, não podem ser tomadas à letra estas determinações, cuja clareza é aparente:

a) *Em fins do século XVI, já o* Roteiro *de Vicente Rodrigues tinha importantes deficiências e, até, indicava navegação posta de lado — como era a da passagem do Canal de Moçambique, na viagem de ida, porquanto aconselhava ir ter vista do Baixo da Judia, caminho este que os navios haviam abandonado para irem buscar a costa do SO, compreendida entre 22° e 23°,5, da Ilha de S. Lourenço.*

Quanto a deficiências, citaremos, entre outras, as seguintes:

— Só por alto se referia às Ilhas Primeiras e às de Angoche, onde não era raro encalherem naus.

— Não descrevia a costa africana desde Moçambique às Ilhas de Querimba, nem falava no acolhedor porto do Ibo.

(7a) Frazão de Vasconcelos — *Subsídios para a História da Carreira da Índia no Tempo dos Filipes*, pág. 122.

Não tinha a descrição da costa indiana de Goa a Cochim e não tratava da viagem de regresso por dentro da Ilha de S. Lourenço.

b) *Se, como julgamos e atrás dissemos, o* Roteiro *de Manuel Monteiro e de Gaspar Ferreira foi escrito por convite ou ordem de João Baptista Lavanha, de quem recebeu aprovação, deveriam os pilotos haver passado a guiar-se durante alguns anos pelas normas nele expostas.*

c) *Em 1612 foi publicado o* Roteiro *de Gaspar Ferreira,* cujo título damos adiante, e que foi «tirado do que escreveo Vicente Rodrigues e Dioguo Afonso Pilotos antiguos. Agora novamente acrescentado a viagem de Goa por dentro de São Lourenço E Moçambique E outras muitas cousas, etc.».

Diz respeito a este Roteiro *o seguinte parecer do Conselho da Índia:*

Pareçeo a todos conforme as informações que se tomarão de pilotos e outras pessoas praticas a que se mandou ver o dito Roteiro e o que delle se vio e entendeo que he mui util e proveitoso para a navegação e que encaminhará os que navegarem muito para fazerem boa viagem e que posto que ha inconveniente em se imprimir por não vir às maos dos estrangeiros e se aproveitarem delle he tamanho os bens que delle podem resultar que se deve imprimir pellos erros que nos de mão poderá haver, mas que a impressão se faça com todo o resguardo possivel mettendose o impressor em hũa casa aonde não possa fazer mais volumes que os que se lhe ordenar, os quais volumes se metão neste conselho ou nos Almazens, onde V. Mag.^de^ ordenar para dahy se darem aos pilotos e sota-pilotos quando ouverẽ de fazer viagem, dandoselhe juramento que o não tresladarão e pondoselhe penna de morte ao que trasladar ou deixar trasladar, e que vindo o tornarão porque desta maneira poderá não vir as mãos dos estrangeiros, e que ao dito Gaspar Ferreira deve V. Mag.^de^ fazer a merce que for servido pello trabalho que teve.» (8).

(8) Frazão de Vasconcelos — *Idem — Consulta do Conselho da Índia sobre o segredo que se havia de ter com a impressão do roteiro do piloto-mor Gaspar Ferreira Reimão* — 28 de Fevereiro de 1611, pág. 10.

Como é de 1635 o auto da reunião dos pilotos da mesma Carreira já atrás referido, bom será, ainda, mostrarmos que, entre o ano de 1612 e aquele, nenhum facto deve ter ocorrido que fizesse desmerecer o Roteiro *de Gaspar Ferreira e ainda até muito depois:*

d) *Em 1642, foi publicado o* «Regimento de Pilotos e Roteiros das Navegações, *etc.*» *de António Mariz Carneiro, ao tempo cosmografo-mor do Reino. Desta obra, é parte o* Roteiro da Índia, *não feito por ele, embora o apresente como se fora seu, pois não teve uma palavra que desse a entender quem o escrevera. Nestas condições, natural é que o cosmógrafo-mor houvesse ido buscar, para incluir na sua obra, o roteiro da Índia de maior merecimento. Ora, se o de Vicente Rodrigues satisfizesse a este requisito, seria, decerto, o escolhido. Mariz Carneiro, porém, preferiu o de Gaspar Ferreira, que transcreveu palavra por palavra.*

Julgamos darem estas considerações a certeza de não ser de Vicente Rodrigues o roteiro oficialmente indicado aos pilotos a fim de se guiarem nas viagens de Lisboa à Índia, durante quase toda a primeira e parte da segunda metade do século XVII, senão o de Gaspar Ferreira. Contudo, a contradição entre o que a este respeito mostram os documentos atrás referidos e o que na verdade se passava é só aparente, pois, em nosso entender, quando em tais documentos se falava de «Roteiro *de Vicente Rodrigues», usava-se maneira de dizer imprecisa, em lugar de — pouco mais ou menos — esta outra «Roteiro de Vicente Rodrigues acrescentado e revisto por Gaspar Ferreira», facto muito natural, consequente do título dado por este último piloto ao seu roteiro, o qual é:* Roteiro da Navegaçam e Carreira da Índia, com seus caminhos & derrotas, sinais & aguageis & differenças da agulha: tirado do que escreveo Vicente Rodrigues & Dioguo Afonso Pilotos antiguos. Agora novamente acrescentado a viagem de Goa por dentro de são Lourenço & Moçambique, etc.

Julgando este caso suficientemente esclarecido, passemos adiante:

Incluiu, também, o Comandante Abel Fontoura da Costa nos seus Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia

do Século XVI *a tradução em espanhol do* Roteiro das Ilhas Primeiras e de Angoxe, *que encontrou no referido códice da Biblioteca Nacional de Madride.*

Trata-se de um pequeno roteiro, ali escrito nas folhas 28 a 29 v, e que na última página tem o nome de Lavanha — Juan Bautista Labaña —, do que resultou haver-lhe sido atribuída a autoria desta obra. Acha-se a seguir ao Roteiro da Navegação da Índia, *de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira e dele separado pela folha 27 v, que está em branco.*

No códice português encontra-se a matéria do mesmo roteiro, mas integrada no Roteiro da Navegação da Índia, *a formar os dois últimos capítulos — o primeiro com a designação de* Roteiro das Ilhas Primeiras, *e o segundo, com o de* Roteiro das Ilhas de Angoxa. *Aquele ocupa os parágrafos que vão do 174 até o 179, e o outro, os restantes até ao 188, com que o Roteiro termina.*

Em nenhum dos dois citados capítulos se vê a mínima referência a João Baptista Lavanha.

Aquele roteiro, em espanhol, que é parte dos Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do Século XVI, *não passa de uma tradução, palavra por palavra, dos dois últimos capítulos com que termina o* Roteiro da Navegação da Índia *inserto no códice português, e que, em nosso entender, é também da autoria de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira.*

Das seguintes considerações, resulta esta nossa convicção:

a) *Não conseguimos descobrir qualquer razão capaz de levar o notável cosmógrafo-mor a ir à busca das responsabilidades que poderiam resultar-lhe de escrever tal roteiro — que não só respeita à região daquelas ilhas senão, ainda, à que vai dali até Moçambique, onde não faltam os perigos em que havia frequentes encalhes — quando, para o escrever, necessitava de servir-se das indicações que os pilotos lhe fornecessem, as quais bem poderia acontecer não serem bastantes para evitarem surpresas, que deixariam o autor da obra em desagradável situação, agravada pelas altas funções que desempenhava.*

b) *Que o pequeno roteiro é parte do* Roteiro da Navegação da Índia *de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira, está*

claramente indicado no seguinte passo que neste último se encontra, no capítulo que tem por título — Viagem do Cabo de Boa Esperança, pera Guoa por dentro, *onde se lê:*

Sendo cazo q' as Agoas ou Vento, ou mao guoverno dem cõ a Nao nas Ilhas primeiras, ou nas de Angoxa, farsea *(far-se-á)* o q se aponta no particular Roteiro das ditas Ilhas q' vai no cabo deste» ([8a]).

Se o «particular Roteiro», *que se encontrava* «no cabo» *do outro, fosse do cosmógrafo-mor, não poderiam os autores deste outro deixar de o declarar. O que eles, porém, dizem é:* «farsea o q' se aponta...».

Não é fácil de saber se, no original, o pequeno roteiro figurava no Roteiro da Navegação da Índia, *constituindo os seus dois últimos capítulos — como está no códice português — ou se lhe teria sido junto, como apêndice, consoante se tira do códice da Biblioteca Nacional de Madride, tanto mais que qualquer das duas disposições é aceitável.*

Entre outras explicações para o caso de ter no original a última disposição, poderá ser dada a seguinte:

Como dissemos, é muito provável que o trabalho de modernizar — para aquele tempo — o segundo Roteiro de Vicente Rodrigues fosse executado por Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira, por sugestão, convite ou determinação de Baptista Lavanha. Ora, em nenhum dos seus dois roteiros aquele velho piloto tratava por miúdo quer das Ilhas Primeiras, quer das Ilhas de Angoche, porquanto se contentava com recomendar cautelas a quem por aquelas paragens navegasse e a indicar-lhe os mais convenientes rumos para delas ir até Moçambique. Em tais condições, poderiam os dois pilotos haver-se limitado a melhorar aquele segundo roteiro, e, após o seu trabalho haver merecido a aprovação dos dois altos funcionários, ter sido reconhecida a conveniência de lhe ajuntar o Roteiro das Ilhas Primeiras e das Ilhas de Angoche. *Assim ficaria a obra*

([8a]) *Codice*, fl. 7. Correspondentes dizeres se encontram na versão espanhola do mesmo *Roteiro*.

completa, e, então, a assinatura de Lavanha no acrescento devia ter, apenas, servido para visar o novo trabalho.

c) *Também neste pequeno roteiro, certos passos há redigidos de maneira que não permitem atribuí-lo à pena de Lavanha.*

Para mostrarmos que assim é, vamos transcrever dois trechos que nele figuram, e, a fim de não se poder imaginar que o copista lhes alterou a redacção, faremos acompanhar cada um da correspondente tradução em espanhol, tirada do Códice da Biblioteca Nacional de Madride.

I — «Se o tempo ou has Correntes dagoa obrigarem a dar nestas [*ilhas*], podesse passar por antre Ellas, e a Terra firme...»

Na tradução em espanhol, está:

«Si el tiempo, o las corrientes del agua, obligarem a dar en estas islas puedesse pasar, por entre ellas i la tierra firme...» ([9]).

II — «...tocarão ia nella algũas naos, as quaes sendo pequenas, podem passar sima».

No correspondente trecho em espanhol, está:

Tocaron ya en ella algunas naos, las cuales siendo pequenas pueden pasar por en sima» ([10]).

Julgamos bastante o que acabámos de dizer para se concluir não ser João Baptista Lavanha o autor do pequeno roteiro, mas, sim, Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira Reimão.

O CÓDICE

O códice é de pequeno formato — em oitavo, com 21 cm × 14,5 cm —, tem 101 folhas numeradas e, além destas, mais quatro em branco.

Está encadernado com uma capa de pergaminho, e encontra-se em razoável estado.

([9]) *Roteiros Portugueses Inéditos...*, pág. 127.

([10]) *Idem*, pág. 129.

A letra é do século XVII, de fácil leitura, sòmente prejudicada pelo facto de os dizeres escritos em cada página transparecerem na outra.

No interior da capa, em cima, no lado esquerdo, tem colada uma pequena tira de papel, onde está impresso:

José Maria Nepomuceno
Rua do Caes dos Soldados 44.

Na 1. folha, está escrito o seguinte:

Snor

A este rotteiro da navegasão da india ajuntei mais outro rotteiro da navegasão de ormus atte fransa q̃ veyo fazendo niculao dortta rabelo cando veio por ttera a esta sidade cando se tornou pª a india me deixou A cargo lho qizese cobrar da mão de hũ seu amigo q̃ o ttinha pera lho mão dar a goa o q̃ eu fis e por me pareser coriozo o mão dey tterladar pª me ficar e o proprio escrito da sua lettra ttem ele em seu poder por q̃ de goa me escreveu lhe chegara A sua mão a salvamto damdome os agardesimtos pelo cudado (11).

LXª (12)
Frco de Lemos

Na folha 1 v. tem escrito, em cima:

Este livro pertence a José Maria Nepomuceno que o comprou por 11$250.

Lisboa 31 de outubro de 1871

José Mª Nepomuceno.

Na folha 2, ainda em cima e do lado esquerdo, encontra-se impressa em lacre a forma de um sinete, de contorno oitavado,

(11) Para facilidade de leitura, nesta e em outras transcrições de passos do códice, substituimos os *uu* por *vv* quando a pronúncia o pede.

(12) Antes da abreviatura «LXª» vêem-se outras abreviaturas que não soubemos decifrar.

que tinha no centro qualquer marca de forma aparentemente circular, mas cujas minúcias são indecifráveis.

Da última folha numerada — a 101 — na parte que ficou em branco, foi cortado um pedaço com a forma rectangular.

Dois recortes dum catálogo ou de um jornal escrito em língua inglesa, onde são indicados os títulos das obras que formam o códice, foram colados na guarda — folha não impressa — do começo do livro. Em um deles, vê-se escrita, a tinta verde, a direcção, segundo parece, de um livreiro de Nova Iorque.

É, assim, muito provável que o códice tenha andado pelos Estados Unidos da América.

Como já tivemos ocasião de dizer, são duas as obras que formam o códice. Da primeira, o título e indicações que o acompanham são:

Roteiro da naveguação da India, E de Rotas com ha Agulha ferrada de baixo da flor de Lis, e differensas della, E sinães corentes de Agoa, he ventos q' em diversas paragẽs se achão. Este derroteiro foi, ho que emmendou João baptista Levanha pollo de Vicente Roĩz, E he m.to certo, E tem m.tas E mui bõas curiosidades.

A segunda obra tem o título:

Roteiro da Iornada que fez niculao Dorta Rabello natural de S. Antº do Toyal termo desta Cidade de lisboa partindo de Guoa na nao Sam Iacynto, E do q' lhe aconteçeo na nao ate toquar a ilha de S. Lourenso, E de como se tornou a guoa, E cometeo o caminho por terra, ate cheguar a Cidade de Marcelha, E do Q' no caminho lhe aconteçeo.

Desta, que começa na folha 20 do códice e finda na 101, não trataremos aqui. Limitar-nos-emos a dizer que, nela, o trabalho de cópia foi muito mais cuidado que no Roteiro, embora, segundo a letra o mostra, a pessoa que executou um deve ter sido a mesma que executou o outro.

OS AUTORES DO ROTEIRO

Manuel Monteiro — *De Manuel Monteiro, bem poucos dados biográficos há. Ignora-se o ano e a terra do seu nascimento. Devia ser piloto de consideração como se conclui de o seu nome, como autor do* Roteiro, *aparecer ao lado do nome de Gaspar Ferreira, um dos mais competentes, senão o mais competente piloto daqueles tempos, como também do facto de Baptista Lavanha haver dado a cada um dos dois as suas* Tábuas do lugar do Sol e largura de Leste-Oeste *e, além destas, o «instrumento de duas lâminas» para marcar o astro — instrumento que inventara — a fim de, por eles, as Tabuas serem verificadas, e o instrumento experimentado* (13).

Pròpriamente de viagens que tenha feito à Índia, sòmente poderemos dizer que, no ano de 1596, para lá seguiu como piloto da Nossa Senhora de Guadalupe, *onde ia embarcado o conde da Vidigueira D. Francisco da Gama.*

Sabe-se ainda que, grande parte da sua vida, passou-a no Oriente.

Além de haver colaborado com Gaspar Ferreira Reimão no Roteiro da Navegação da Índia, *que adiante vai transcrito, escreveu:*

Demarcação da Ilha de Mombaça e da barra della feita por Manuel Monteiro.

No final do trabalho diz o seu autor — «Esta demarcação fiz eu Manoel Monteiro por mandado do Senhor Conde em Mombaya *(sic)* a primero de Abril de noventa e sete (14).

Este conde a quem o piloto se refere era o Conde da Vidigueira que ia para a Índia como vice-rei, embarcado, como dissemos, na Nossa Senhora de Guadalupe, *que havendo saído*

(13) Gaspar Ferreira Reimão, *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia*, pág. 78.

(14) Este pequeno trabalho acha-se transcrito na pág. 161 de *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. I, do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos.

de Lisboa a 10 de 1596, foi invernar em Mombaça, aonde chegou a 4 de Dezembro e donde partiu no dia 12 de Abril do ano seguinte.

Gaspar Ferreira — *Gaspar Ferreira — de seu nome completo, Gaspar Ferreira Reimão — foi um dos pilotos mais competentes e considerados da Carreira da Índia.*

Ignora-se a data do seu nascimento e qual fosse a sua terra, que, no entanto, é possível tenha sido Palmela ou proximidades, visto as funções que ali e em Setúbal veio a desempenhar.

Da vida que no mar levou, há as seguintes notícias:

— No ano de 1589, era sota-piloto da nau S. Tomé, *onde vinha de regresso ao Reino D. Paulo de Lima e que foi perder-se nas proximidades da Terra dos Fumos, em razão de uma água que não foi possível tomar nem vencer.*

— Em 1593, embarcou na S. Filipe, *— ainda como sota-piloto — na viagem para a Índia.*

— Em 1595, seguiu para a Índia a bordo da nau S. Pantaleão, *onde ia já como piloto, consoante o diz no Diário da Navegação da mesma nau, no qual escreveu:* «Esta he a primeira Viagẽ de piloto» (15).

— Fez a viagem de regresso como piloto da mesma nau, que no ano seguinte — o de 1596 — largou de Goa no dia 6 de Janeiro e chegou a Lisboa a 8 de Agosto.

— Logo no ano imediato — de 1597 — partiu para a Índia como piloto da nau S. Martinho, *da armada de D. Afonso de Noronha, que ia na* S.ta Maria do Castelo. *Passado o equador, declarou-se uma terrível epidemia a bordo da nau onde*

(15) *Diários da Navegação da Carreira da Índia*, publicados pela A. C. L. sob a direcção do Comandante Quirino da Fonseca, pág. 165.

ia embarcado e que ele começou a registar no dia 20 de Maio, no seu Diário, *escrevendo:* «a gente adoece nos muito porq levamos oje perto de 80 ps^as^ doentes de grandes febres».

Poucos dias depois, a 26, não havia mais de 12 homens de marinhagem a pé, e em breve começava a morrer gente, contando-se, entre outros mortos, o sota-piloto e o barbeiro sangrador. Também Gaspar Ferreira não escapou ao mal e teve de ir para a cama. No entanto, apesar de enfraquecido pela doença e pelas contínuas sangrias que lhe eram feitas — 8 dizia ele, no dia 7 de Agosto, haver já sofrido — apesar de tudo, com as informações que lhe iam levando, continuava a dirigir a navegação e conseguiu aportar a Moçambique no dia 14 de Agosto.

Dois dias passados, também ali fundeava a nau S. João, *da armada daquele ano, e onde o mal igualmente grassara e fizera mortandade, que atingira o piloto e o sota-piloto.*

Chegou a Goa, a S. Martinho, *no dia 26 de Setembro do mesmo ano.*

— Fez a viagem de regresso ao Reino como piloto da nau capitânia Santa Maria do Castelo, *com D. Afonso de Noronha por capitão-mor. Largou de Goa a 21 de Dezembro de 1597, e chegou a Lisboa no dia 1 de Agosto de 1598.*

— Em 1600-1601, fez a viagem da Índia para o Reino a bordo da nau S. Francisco, *a qual partiu de Goa no dia 25 de Dezembro e chegou ao Tejo a 28 de Maio de 1601.*

Não é conhecido o nome da nau em que fez a viagem de ida, mas é possível que fosse na mesma S. Francisco — *a capitânia da armada de Fernão Roiz de Sá, o qual faleceu em viagem.*

— Em 1607, seguiu para a Índia na armada de D. Jerónimo Coutinho, possìvelmente na capitânea Nossa Senhora da Penha de França, *pois nela fez a viagem de regresso. Chegou esta nau a Lisboa no dia 12 de Setembro de 1608.*

— No mesmo ano de 1608, decorrido pouco mais de um mês após haver chegado ao Reino, embarcou novamente para a Índia, desta vez no galeão St.º António *da armada de Rui Lourenço de Távora, que largou do Tejo no dia 24 de Outubro, por haver notícia de ter falecido em viagem o conde da Feira, D. João Forjaz Pereira, e ser nomeado Rui de Távora para, no governo da Índia, o substituir. Depois de estar no Ibo de 22 de Abril a 28 de Julho à espera de monção, a* St.º António *prosseguiu a viagem e chegou a Goa no dia 1 de Setembro de 1609.*

— Em 1610, veio da Índia para o Reino por capitão da caravela Monserrate ([16]).

Em 1614, de novo partiu para a Índia na Nossa Senhora da Luz, *capitânia da armada de D. Manuel Coutinho. Já, então, era piloto-mor do Reino.*

A esta viagem se refere António Bocarro, dizendo que Gaspar Ferreira já estava aposentado e o convenceram a ir na viagem como piloto-mor, concedendo-lhe el-rei várias mercês, como o hábito de Cristo.

A este respeito deve ter-se enganado António Bocarro, já porque o nome de Gaspar Ferreira torna a aparecer, no ano de 1617, na relação dos oficiais propostos para seguirem na armada de Nuno Álvares Botelho, já porque, ao tempo, ele estava agraciado com o hábito de Santiago e não consta que haja recebido o de Cristo.

Pelo que se conhece, foi esta a última viagem de Gaspar Ferreira Reimão, feita na Nossa Senhora da Luz, *em 1614-1615.*

O seu nome, como dissemos, torna a aparecer na relação dos propostos para a armada de 1617 que devia levar o vice-rei D. João Coutinho, conde de Redondo, mas não consta que nela houvesse embarcado.

Na torna viagem, a Nossa Senhora da Luz, *perdeu-se no Faial, em consequência duma violenta tempestade.*

Como se vê, em aturado serviço passou Gaspar Ferreira Reimão grande parte da vida no mar; e se foi caso de haver sido na S. Tomé *que em 1589 pela primeira vez embarcou a*

([16]) *Livro de Toda a Fazenda,* de Figueiredo Falcão.

desempenhar as funções de sota-piloto, poder-se-á dizer que iniciou com um naufrágio a profissão em que tanto se notabilizara e com outro naufrágio a terminou — sem lhe caber, porém, culpa alguma, em qualquer dos casos.

Gaspar Ferreira Reimão foi cavaleiro fidalgo e, pelos seus méritos como piloto, recebeu de el-rei outras mercês:

Em 1597 foi-lhe concedido alvará de lembrança do hábito de Santiago, com 12.000 reais de tença, mas esta mercê não teve, logo, andamento ([17]).

Em 1605 foi nomeado Juiz dos Órfãos de Palmela, e em 1607 foi-lhe concedido um padrão de 40.000 reais de tença, como almoxarife de Setúbal.

Em 12 de Maio do mesmo ano teve carta para receber o hábito de Santiago no convento de Palmela e, no dia 22 seguinte, alvará para o receber no mosteiro de Santos ([18]).

Do notável piloto, são conhecidos os seguintes Diários da navegação:

a) Diário da nau S. Pantaleão, *do Reino para a Índia, em 1595;*

b) Diário *da mesma nau, da Índia para o Reino, em 1596;*

c) Diário da nau S. Martinho, *do Reino para a Índia, em 1597;*

d) Diário da Nossa Senhora do Castelo, *em 1597-1598, da Índia para o Reino;*

e) Diário da nau S. Francisco, *da Índia para o Reino, em 1601-1602.*

É pena, este último não estar completo.

Os quatro primeiros foram publicados em Diários da Navegação da Carreira da Índia, *já citados em nota, e transcritos de um códice pertencente à Biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa, e que tudo leva a crer fora coligido por D. António de Ataíde.*

O Diário da nau S. Francisco, *foi publicado no vol. VIII dos* Anais da Academia Portuguesa da História, *como, em nota, já atrás dissemos.*

Como complemento, juntou Gaspar Ferreira aos quatro primeiros diários citados uma relação das marcações do Sol que ia fazendo para determinar as variações da agulha, e na qual está indicado o processo que usou nas operações efeituadas para obter as referidas variações.

À falta de tábuas, que para tal fim um pouco mais tarde começaram a ser empregadas, o processo consistia em marcar o Sol ao nascer; marcá-lo novamente no ocaso, e tomar para variação o valor da semidiferença das duas marcações feitas no mesmo dia. Quando não fosse possível fazê-las no mesmo dia, era aproveitada a marcação da tarde, se as condições atmosféricas permitissem obtê-la, com a da manhã do dia seguinte.

Os grupos de marcações foram designados por Gaspar Ferreira como se segue:

a) Demarcação do R^no^ a India pella agulha de marcar o sol, Anno de 1595. *Diz respeito à viagem da nau* S. Pantaleão;

b) Desmarcação do Sol pella agulha de marcar ([22]) de Cochim para o Reino. O anno de. 96. — *Diz respeito à viagem de regresso da mesma nau.*

c) Demarcação dagulha do R^no^ p^a^ a India p dẽtro. Abril Anno 1597. — *Diz respeito à viagem da nau* S. Martinho.

d) Demarcação da agulha da ([23]) India para o Reino 1597. — *É da viagem da nau* St.ª Maria do Castelo.

Estas demarcações encontram-se na parte final da obra — Diários da Navegação da Carreira da Índia, *a que já nos referimos, onde ocupam as páginas que vão de 285 a 314.*

([17]) Frazão de Vasconcelos, em *Diário da Navegação da Nau S. Francisco de Goa para o Reino* — publicado em *Anais da Academia Portuguesa da História*, n.º VIII, pág. 242.

([18]) *Idem*, pág. 243.

([22]) Nos *Diários da Navegação da Carreira da Índia*, já citados, está «marear». Não sabemos se é erro cometido nesta obra ou se é do próprio manuscrito.

([23]) Na mesma obra está «p a», no que há engano.

Além do Roteiro da Navegação da Índia, *feito com a colaboração de Manuel Monteiro, deixou Gaspar Ferreira as duas seguintes obras:*

— Roteiro da Navegaçam E Carreira da India, com seus caminhos, & derrotas, sinaes & aguageis, & differenças da agulha: tirado do que escreveo Vicente Rodrigues, & Dioguo Afonso Pilotos antiguos.

Agora novamente acrescentado a viagem de Goa por dentro de São Lourenço, e Moçambique, e outras muitas cousas, e advertencias, por Guaspar Ferreira Reymão, cavaleiro do habito de Sanctiago, e Piloto mór destes Reynos de Portugal, por el Rey nosso senhor.

— Tratado dos grandes trabalhos que passarão os Portugueses que se salvarão do espantoso naufragio que fez a nao S. Tome que vinha para o reino no anno de 1589.

Como, para o Roteiro da Navegação da Índia, *Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira aproveitaram grande parte de quanto, sobre o assunto, Vicente Rodrigues escrevera, justo é que, a respeito deste notável piloto, digamos o que nos foi possível apurar.*

Vicente Rodrigues — *Da vida de Vicente Rodrigues poucas notícias há.*

Ignora-se onde e em que data nasceu. Calcula o Comandante Fontoura da Costa que ele houvesse nascido em Lagos, em meados do século XVI, isto por João Linschoten citar, no seu Grande Roteiro do Mar, *um Vicente Rodrigues de Lagos, possìvelmente o nosso grande piloto* (24).

Sabe-se que morreu no Oceano Índico do Sul quando vinha a bordo da nau Bom Jesus, *que ali naufragou em condições desconhecidas.*

(24) *Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia dos Séculos XVI e XVII*, pág. 89.

Da sua actividade no mar bem pouco chegou até nós, mas o facto do nome de Vicente Rodrigues ser com frequência citado em roteiros e diários da navegação dos séculos XVI e XVII mostra a grande conta em que era tido.

Sabe-se, porém, que no ano de 1568 seguiu para a Índia como piloto da nau Chagas, *a capitânia da armada de D. Luís de Ataíde, composta de mais quatro naus* — Santa Clara, Santa Catarina, Fé *e* Nossa Senhora dos Remédios (25).

A armada largou do Tejo em 7 de Abril, e a capitânia regressou no dia 25 de Abril de 1670 (26).

Na mesma nau deve ter regressado a Lisboa.

No ano de 1571, de novo partiu para a Índia, como piloto da mesma nau Chagas, *então capitânia da armada do vice-rei D. Antão de Noronha* (27).

Depois desta viagem, não torna a haver notícias suas até ao ano de 1590.

Nesse ano, a 5 de Maio largou para a Índia como piloto-mor da armada de Matias de Albuquerque composta da Bom Jesus — *que era a capitânia* — *a* S. João, *a* St.ª Cruz, *a* S. Cristóvão *e a* Nossa Senhora da Conceição.

De todas estas naus da armada de Matias de Albuquerque, apenas a Bom Jesus *conseguiu prosseguir na viagem até à Índia, onde chegou no ano imediato, que foi o de 1691, após ter invernado em Moçambique. As restantes viram-se obrigadas a arribar, decerto por a armada só em 8 de Maio haver largado do Tejo, pelo que foram encorporadas na de 1591.*

Chegada a ocasião, largou a Bom Jesus *para Cochim, levando a bordo Manuel de Sousa Coutinho que, havendo feito entrega do governo, regressava ao Reino com a família.*

(25) Vicente Rodrigues — *I.º Roteiro*, em *Roteiros Portugueses Inéditos*, pág. 105.

(26) Duarte Gomes de Solis em *Armadas da Carreira da Índia, de 1560 a 1595*, de Frazão de Vasconcelos.

(27) Manuel Godinho Cardoso em *Naufrágio da Nau Santiago*, na *História Trágico-Marítima*, vol. IV, pág. 73, ed. 1943.

Em começos de 1592, ali se encontravam a carregar, além da Bom Jesus, *a* Madre de Deus *a* S. Bernardo, *a* S. Cristóvão *e a* St.ª Cruz.

Deviam estes cinco navios trazer carga de dois anos, em razão de ter ficado na Índia a que à armada de 1590 estava destinada.

Ora, no que tocava à derrota que, de Cochim para o Cabo, haviam de seguir os navios idos àquele porto receber carga, determinara el-rei se reunissem ali os capitães, pilotos e mestres, a fim de cada um, a tal respeito, dar o seu parecer, e desta maneira viessem a assentar se a derrota havia de ser pela Carreira Nova — por fora de todos os baixos — se pela Carreira Velha, que por entre eles fazia caminho.

Seguia aquela por leste das Maldivas, ao longo da costa da Índia, contornava muito por largo, sucessivamente, os baixos das Chagas, de Pero dos Banhos e a Ilha de Diogo Garcia, continuava para SSE até serem encontrado os gerais de SE, que então eram aproveitados para a bordada de OSO, com a qual as naus procuravam ir ter vista da Ilha de Diogo Rodrigues, e dali tomavam caminho do Cabo.

Era esta, para os pilotos, uma derrota descansada, em razão de irem a navegar em águas livres de baixos, recifes, ilhas ou ilhéus.

Outro tanto não acontecia aos que fossem de Cochim pela Carreira Velha. Esta atravessava um dos canais existentes ao norte das Maldivas, seguia, depois, entre os baixos das Chagas e de Pero dos Banhos — de um lado — e a Saia de Malha, do outro, e continuava para o SO, indo passar a sul do perigoso Baixo dos Garajaus; dali tomava a direcção da Ilha de Diogo Rodrigues, que os pilotos diligenciavam avistar para seguirem então com rumo ao Cabo.

Além dos perigos reais existentes nesta derrota, tinham ainda os pilotos de se acautelar de várias ilhas e baixos que naquela região as cartas mostravam, sem que, no entanto, existissem.

Boas razões havia, assim, para desta derrota se temerem os que nela não estivessem batidos.

Consoante o determinado por el-Rei, ajuntaram-se os capitães, pilotos e mestres em casa do vedor da Fazenda, Manuel

Medeiros, para assentarem na derrota que, por mais conveniente, as naus deveriam seguir.

Com excepção de Vicente Rodrigues, todos os mais foram de parecer que os navios fossem pela Carreira Nova, por fora de todos os baixos e ilhas.

A tal parecer, firmemente, se opôs o velho piloto, dando como razões irem as naus abarrotadas de carga e não haver caído, ainda, a vara do Coromandel, que nos mares de tal carreira poderia levantar vagas tão alterosas como aquelas que no Cabo se encontram durante o Inverno.

É bem natural que o experimentado piloto, no decurso da renhida discussão, pensasse na má fábrica da sua nau, à qual, na Índia, foi achado conveniente deitar um sobrecostado e que, apesar dele, continuava a não sofrer gávia no mastro grande com ventos mais que moderados.

Venceu, finalmente a opinião de Vicente Rodrigues, e, no dia 11 de Abril daquele ano de 1592, havendo a capitânia dado o tiro de leva, os navios suspenderam e foram seguindo a Bom Jesus, *excepto a* S. Bernardo *que se deixou atrasar para fazer caminho pela Carreira Nova. Tão má decisão tomou que dela não mais houve notícias.*

Foram as outras naus navegando de conserva, mas em razão de a Bom Jesus *não poder içar a gávia, às mais não era possível andar tanto quanto o vento lhes permitiria. Assim foi passando cerca de um mês sobre a partida de Cochim.*

Certo dia, após se haverem reunido na Madre de Deus, *os capitães decidiram ir a bordo da* Bom Jesus *rogar ao governador Manuel de Sousa Coutinho lhes permitisse aproveitarem melhor o vento, içando as gávias, e sugerir fosse escolhido Angola para ponto de reunião, no caso de se desgarrarem.*

Não se opôs Manuel de Sousa aos desejos dos capitães, e em breve a Bom Jesus *passou a navegar sòzinha. Nunca mais apareceu, sendo o mais provável que a engolisse o mar.*

Tornou-se voz corrente que a nau se perdera no Baixo dos Garajaus e de tal voz se fez eco Diogo do Couto ([28]).

([28]) *Decada XI*, pág. 75, ed. 1788.

Ora, como o naufrágio não foi presenciado por qualquer das outras naus, só no caso de serem encontrados destroços no baixo ou nas imediações poderia afirmar-se haver sido ali que por encalhe se perdera. Mas destroços da nau, quer no baixo quer nas proximidades, ninguém os viu. É pois natural que, devido às suas más qualidades náuticas, não conseguisse aguentar o tempo, acabando por ser comida pelo mar. Assim pensa Duarte Gomes de Solis que na Madre de Deus *vinha embarcado* (29).

Na Casa da Índia, foi encerrada a ficha da nau, dando-a como perdida em Fevereiro de 1592, e, portanto, antes de ela haver largado de Cochim.

Já agora, diremos o que às restantes naus da armada aconteceu:

Das três que dobraram o Cabo, apenas a S. Cristóvão logrou alcançar o Reino.

A St.ª Cruz, *no dia 9 de Julho, perto da Ilha das Flores, vendo-se perseguida por navios ingleses, o seu capitão — António Teixeira de Macedo — levou-a a encalhar e, após haver sido tirada para terra parte da carga que levava, deitou-lhe fogo para evitar que fosse apresada pelo inimigo.*

A Madre de Deus, *no dia 19 de Agosto, à vista da Ilha do Corvo, tendo sido encontrada por vários navios ingleses que a buscavam, com eles travou duríssimo combate, acabando por ser abordada e apresada quando tinha o convés juncado de cadáveres. Trazia esta nau por capitão Fernão de Mendonça Furtado.*

Deixou o notável piloto dois roteiros que são conhecidos pelas designações de Primeiro *e* Segundo Roteiro de Vicente Rodrigues.

Do Primeiro *não é conhecida qualquer cópia manuscrita. Encontra-se, porém, transcrito, no todo ou em parte, bem*

(29) Em *Armadas da Carreira da Índia de 1560 a 1595*, de Frazão de Vasconcelos.

como o de Diogo Afonso, no Grande Roteiro do Mar (30) *de João Huygen de Linschoten, que conseguiu copiá-los, bem como obter outras preciosas informações, aproveitando-se da sua estada em Portugal; da sua viagem à Índia, graças ao arcebispo de Goa D. Vicente da Fonseca, a quem acompanhou como criado; do tempo que ali permaneceu — 5 anos e 4 meses — e da viagem de regresso, em 1589.*

Em tradução livre, utilizando a edição francesa da Obra de Linschoten, incluiu o Comandante Fontoura da Costa o Primeiro Roteiro *em* Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia dos Séculos XVI.

Do Segundo Roteiro, *há duas cópias na Biblioteca Nacional de Lisboa.*

Este Segundo Roteiro *é um aperfeiçoamento do* Primeiro, *a cuja matéria o autor deu maior desenvolvimento.*

Foi publicado por Gabriel Pereira em Roteiros Portuguezes da Viagem de Lisboa á India nos Séculos XVI e XVII, *havendo aproveitado a cópia inserta no Códice Manuscrito n.º 6651 da Biblioteca Nacional de Lisboa.*

O ROTEIRO E AS NORMAS QUE SEGUIMOS NA SUA TRANSCRIÇÃO

O Roteiro da Navegação da Índia, *que é parte do códice, inclui, como houvemos ocasião de dizer, o* Roteiro das Ilhas Primeiras *e o* Roteiro das Ilhas de Angoxa, *que nele ocupam os dois últimos capítulos.*

Está dividido em parágrafos numerados de 1 a 188, havendo, porém, o copista saltado do n.º 7 para o n.º 10.

O trabalho de cópia não mereceu a quem o fez grandes cuidados, especialmente na matéria que se encontra na fl. 2 v, pois ali não acabou o § 5.º; no 6.º transcreveu os dizeres do 4.º; e no 7.º repetiu parte daquilo que no 5.º havia escrito. Depois,

(30) É a 2.ª parte da obra de Linschoten, publicada inicialmente em holandês, no ano de 1595, e traduzida pouco depois, sucessivamente, em inglês, latim e em francês, nesta língua com o título de *Histoire de la Navigation.*

a cópia mostra notável melhoria, excepto na fl. 7, onde falta matéria que devia figurar entre os parágrafos 48.º e 49.º

Além de estar dividido em parágrafos, o Roteiro *está dividido em capítulos, sem numeração alguma, apenas separados pelos seus títulos.*

As faltas cometidas pelo copista, conseguimos remediá-las utilizando a versão espanhola do Roteiro *que se encontra no códice da Biblioteca de Madride e que o Comandante Fontoura da Costa tornou conhecido, incluindo-o nos* Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia dos Séculos XVI. *Graças a ela, foi-nos possível, por assim dizer, reconstituir o exemplar português do* Roteiro, *visto ser uma tradução literal aquela a que, para tal fim, houvemos ocasião de recorrer. Tudo, porém, quanto lá fomos buscar foi vertido para a nossa língua, posto em itálico e entre aspas.*

Desejaríamos transcrever o exemplar do Roteiro *mantendo-lhe a ortografia. O facto, porém, de nos ter sido necessário juntar-lhe passos traduzidos da língua espanhola impediu-nos de assim o fazermos.*

Não contando com os acrescentos dos referidos passos, nem com várias palavras que, por descuido, o copista escreveu em lugar doutras e, por isso, houve necessidade de trocar, podemos dizer que na transcrição do Roteiro *apenas foram alteradas a ortografia, a pontuação, por ser desordenada, e substituídas algumas abreviaturas pelas correspondentes palavras escritas por extenso.*

A construção das frases, boa ou má, não foi por nós modificada.

Todas as alterações importantes vão indicadas em nota. Por meio idêntico vão indicadas as principais divergências entre o texto do manuscrito português e o da tradução espanhola quando tenha, nesta, havido erro.

A matéria respeitante às Ilhas Primeiras e às de Angoche vai incluída no Roteiro *formando os seus dois últimos capítulos, como figura no* Ms.

Assinalámos por um asterisco determinadas palavras e frases cujos significados possam oferecer dúvidas a algum leitor. As correspondentes explicações poderão ser encontradas em NOTAS, *que pusemos a seguir ao* Roteiro. *Por facilidades de busca, as referidas palavras e frases acham-se ali transcritas e precedidas do número da página onde estão assinaladas.*

Após as NOTAS, *encontra-se o* Glossário Toponímico, *onde, para cada topónimo, indicamos apenas uma das suas coordenadas — a latitude ou a longitude — quando ela baste para o localizar.*

Após o regresso de Vasco da Gama ao Reino, em 1499, passou a seguir anualmente uma armada para a Índia, estabelecendo-se, assim, a chamada Carreira da Índia.

Em razão dos regimes de ventos no Atlântico e no Oceano Índico, foi decidido que as armadas largassem de Lisboa durante o mês de Março ou, o mais tardar, até meados de Abril, a fim de as viagens poderem ser feitas de rota batida, sendo aproveitada, para a navegação no Índico, a monção do SO.

Quando, por qualquer razão, era necessário mandar à Índia navios em outra quadra, partiam, então durante o mês de Setembro ou em Outubro e, neste caso, consoante o mês em que alcançassem Moçambique, ou aproveitariam a monção pequena que lhes permitia chegar à Índia em Maio, ou precisariam de ali invernar até que os ventos de SO começassem a soprar.

De começo, a derrota era, de maneira geral, aquela que Vasco da Gama, quer à ida, quer à volta, havia seguido.

Não tardou, porém, que os nossos pilotos descobrissem outro caminho que passou a ser designado por «derrota por fora», a qual, em lugar de seguir pelo Canal de Moçambique, passava a sul da Ilha de S. Lourenço — hoje chamada Madagáscar — e, após haver ultrapassado o Baixo dos Garajaus e uma ilha que, a mais, figurava nas cartas com o nome de «Brandoa» ou «do Brandão», seguia por entre o Baixo da Saia de Malha, de um lado, e os Baixos de Pero dos Banhos e das Chagas do outro, continuando depois a caminho do Norte até às alturas do porto desejado, na costa da Índia.

Desta derrota, com o andar dos tempos, algumas variantes foram utilizadas. Mencionaremos aqui uma delas que gran-

díssimos trabalhos e cuidados devia ter dado a quem a descobriu e estudou de maneira que por ela pudessem navegar com segurança as naus, quando se lhes tornasse necessário. Referimo-nos à derrota aconselhada aos navios que, a caminho da Índia, «por fora», viessem a encontrar-se a leste dos baixos dos Garajaus e da Saia de Malha, com a monção gasta, com escassez de água ou de mantimentos, por haverem largado tarde do Reino ou por qualquer outra razão, e se lhes tornar preciso irem invernar em Moçambique ou em Mombaça. Seguiam então por entre o «Baixo dos Garajaus» e o da «Saia de Malha», procuravam ir ver a «Ilha Galega» que está aproximadamente na latitude de 10º, S. e na longitude de 56º,5 E.; dali passavam a navegar para oés-noroeste, evitando uma pequena ilha com restinga que as cartas davam em 7º,5 S. — e julgamos fosse a «Alphonse I» das actuais cartas inglesas — seguindo depois em demanda de Moçambique ou de Mombaça.

As armadas que partiam do Reino em Março ou na primeira quinzena de Abril — que era a época normal — iam passar o Cabo durante o Inverno e, portanto, em quadra de mares tempestuosos. Com isso bem pouco se importavam os nossos mareantes, pois, nos diários da navegação, os pilotos não se demoravam a fazer largas considerações a respeito do tempo que estivessem ali a suportar. Limitavam-se a conceder-lhe breves palavras, como — «o mar muito grande»; «o mar muito grosso» ou outras semelhantes. O que mais os aborrecia eram os ventos contrários, as calmarias e condições atmosféricas que impedissem tomar a altura do Sol, ou marcá-lo para determinarem a variação da agulha.

No regresso da Índia, o Cabo era geralmente dobrado com mares mais tranquilos e, portanto, favoráveis para as naus que, então, se encontravam carregadas, e muitas vezes demasiadamente carregadas.

Nas torna-viagens, as armadas ou os navios soltos, quando largassem da Índia depois do mês de Dezembro, tinham grandes probabilidades de se lhes gastarem os ventos de feição e precisarem de ir invernar em Moçambique, no caso de ser «por dentro» a derrota que tomassem, como durante os primeiros anos acontecia.

As doenças e a mortandade ocasionadas pela estadia dos navios naquela ilha foram razão de serem proibidas as viagens de regresso por ali, em cerca de 1525, e de ser determinado que elas passassem a ser feitas por fora da Ilha de S. Lourenço.

Durou esta prática até ao ano de 1597, em que voltou a ser permitido o regresso pelo Canal de Moçambique — «por dentro», como então se dizia — quando as circunstâncias o aconselhassem.

Finalmente, para as viagens de regresso, foi descoberta uma nova derrota — a «carreira nova» — utilizada especialmente pelas naus que fossem carregar a Cochim. Nesta derrota, os navios contornavam, por largo, a costa da Índia, navegando entre ela e as Maldivas, continuavam depois a seguir para o Sul, deixando por EB os baixos das Chagas e de Pero dos Banhos e, quando encontravam os ventos do SE, em cerca 11º ou 12º de latitude S, iniciavam a bordada para o SO, trabalhando para passarem a sul do Baixo dos Garajaus, ir ver a Ilha de Diogo Rodrigues e dali, fazem, então, caminho para o Cabo.

A viagem de ida por fora da Ilha de S. Lourenço era aconselhada quando as naus chegavam ao Cabo das Agulhas em fins de Julho ou em Agosto, visto poder-lhes faltar a monção se fossem pelo Canal de Moçambique; ao passo que, seguindo «por fora», iam encontrar ventos do quadrante SE que lhes permitiam alcançar a linha e continuarem, então, caminho de Goa ou de Cochim, consoante o tempo que encontrassem ali.

Esta viagem era muito longa, e, embora as naus saíssem do Reino bem providas de água e mantimentos, podia acontecer que começassem a escassear.

Em condições normais, uma viagem à Índia — ida e volta — durava cerca de um ano e meio.

Não será fácil de imaginar o que seria uma destas viagens com os descómodos, necessidades, senão tormentos e sofrimentos que tinham de suportar aqueles que se propunham empreendê-la, os que nela iam por dever de ofício, e todos quantos eram compelidos a fazê-la. Eram os temporais, os contrastes que obrigavam, com frequência, a pairos com o navio de mar em través, a dar tremendos balanços; as calmarias acompanhadas de insuportáveis temperaturas, quando

nas regiões tropicais; as deficiências na alimentação em que predominavam a carne e o peixe salgados, deficiências que só alguns — no geral mareantes — de longe em longe, conseguiam atenuar com peixe que, de caminho, apanhassem; a escassês da água; a falta de conveniente assistência médica, a qual normalmente estava a cargo de um barbeiro sangrador; ainda, as epidemias que às vezes a bordo se declaravam; e tudo isto se passava em um navio relativamente pequeno, apinhado com gente de todas as camadas sociais, para a maior parte da qual os mais elementares preceitos de higiene eram completamente desconhecidos.

Quanto aos pilotos, a estes era, ainda, necessário suportar os trabalhos e as responsabilidades que pelas suas funções lhes competiam e tinham de desempenhar com bem fracos meios, porquanto, além do mais, ao tempo não era conhecida maneira prática de obter no mar a longitude, elemento da maior importância para quem fora da vista da terra haja de navegar; nem dispunham de cartas de confiança, pois, naquelas por onde tinham de guiar-se — afora os defeitos próprios que possuíam — as terras só com aceitável rigor em latitude figuravam.

Lá iam, sentados na sua cadeira, ao pé da agulha, tendo um sota-piloto para os substituir durante as breves horas de repouso. Dali seguiam a navegação e determinavam as manobras, sempre bem atentos ao que em redor se ia passando, a fim de poderem, no diário, registar tudo quanto no ar e no mar lhes passasse à vista — como aves, animais marinhos, plantas, quaisquer corpos a flutuar, espumas, coloração das águas e outras pequenas coisas mais. Era com isto, com as variações da agulha e, em certos casos, com prumadas, que eles conseguiam ajuizar da longitude aproximada onde se encontravam. No entanto, com tão fracos meios, nas viagens por fora da Ilha de S. Lourenço, muitas vezes chegavam à Índia sem verem terra, após haverem perdido as Canárias de vista; e, também, poderá dizer-se que, por encalhe, foram relativamente poucos os navios que na Carreira da Índia se perderam.

Homens de extraordinária resistência física, com nervos de têmpera excepcional, os pilotos da Carreira da Índia, que

passavam grande parte da sua vida no mar, foram grandes obreiros e fortes esteios, ainda que ignorados, da Epopeia Portuguesa na Índia.

A uns, concedia a Providência fossem acabar seus dias entre os que lhes eram queridos; outros iam ficando pelo caminho vitimados por doenças, como sucedeu a Aleixo da Mota, Sebastião Prestes e tantos mais; alguns, sempre no seu posto, perdiam a vida durante lutas com o inimigo, que cobrava ânimo para atacar as nossas naus quando em superioridade numérica se encontrasse — o que nem sempre lhes valia — ou, então, em naufrágios, sem que na maior parte dos quais lhes coubesse alguma culpa.

É natural que nem todos possuíssem os necessários predicados que a sua profissão exigia, especialmente quando, a certa altura do século XVII, começou a não haver pilotos bastantes para as necessidades das armadas daquela Carreira, donde resultou ser exigido aos mestres, contramestres, guardiões e oficiais estrinqueiros, a ela destinados, que soubessem tomar o Sol, marcá-lo, cartear e levassem consigo para bordo os instrumentos necessários para executarem estas operações.

Não queremos deixar de, aqui, aludir a um estranho caso passado com o galeão Nossa Senhora da Nazaré, *da armada de 1650, que, após meses de viagem, se encontrou na costa de Angola quando se julgava na de S. Lourenço. Se pusermos de lado surpresas que tiveram alguns pilotos quando nos primeiros tempos, se meteram em mares do Oriente à busca de novos caminhos, julgamos se poderá afirmar tratar-se de caso único. É citado em várias obras, mas, que saibamos, nenhuma, até hoje, relatou como os factos se passaram. É lícito, pois, arquitectar hipóteses, e não será difícil encontrar algumas que sirvam ou para ilibar de culpa o piloto ou para lhe diminuir as responsabilidades. Limitamo-nos a citar o facto por havermos enaltecido a acção dos pilotos da Carreira da Índia. Tratar dele por miúdo, não é para aqui.*

Dissemos haverem sido relativamente poucas as perdas de navios, na referida Carreira, por encalhe, mas, com os processos de navegar, ao tempo, empregados, não deveria causar espanto quando fossem muitas, pois que hoje, apesar do grande rigor das cartas e da esplêndida e variada aparelhagem

que existe a bordo, hoje, em costas completamente cobertas por feixes de luz de potentes faróis e dotadas, ainda, com radiofaróis, postos radiogoniométricos e sinalização sonora, continua a haver encalhes.

A deficiência dos meios que lhes seriam necessárias para obterem o ponto do navio com razoável exactidão era suprida com a prática que tinham adquirido em dezenas de anos passados no mar, com a sua grande perícia, o notável espírito de observação que possuíam e com o seu engenho — demonstrado no processo bem simples que usaram para elaborar o Regimento do Cruzeiro — *nos artifícios que empregavam para fugir aos inconvenientes que, ao cartearem, lhes poderiam advir de certos defeitos próprios das cartas de marear, então em uso, e em outros casos mais.*

Profundamente crentes e confiados na protecção divina, apesar disso não deixavam de agir sem perda de ânimo até ao fim, consoante lhes cumpria, quando em apuros se achavam.

Desta maneira de ser, pode ver-se bom exemplo no Diário da Navegação da Nossa Senhora da Piedade, *onde ia como piloto Simão Castanho no ano de 1609:*

. Encontrando-se a nau no Oceano Índico, não conseguiu o piloto alcançar os 16º de latitude para tomar o caminho de Goa porque ventos muito irregulares e desfavoráveis lho impediam. Procurou então ir pelo o «Canal dos Nove Graus e Meio», entre as Maldivas e as Laquedivas, mas o vento e as correntes ora o obrigavam a navegar para norte ora o constrangiam a ir para sul. Por ali andou, sob pesados aguaceiros — que muitos dias não lhe permitiam tomar e marcar, o Sol — desde fins de Setembro à entrada de Novembro. Em 15 de Outubro — uns 24 dias antes de atravessar por entre as Laquedivas — calculando estar nas proximidades de um baixo denominado «Cherbaneane», ou, abreviadamente, «Chere» escreveu no seu Diário — «Esta noite ouve vigia no gurupés por causa do baixo chere, mas Deus é grande piloto e grande vigia, por que vigia se pode fazer com chuva e serração de noite e um baixo tão ruim e com vento que obriga a não fazer menos que ir por diante[?].

Assim eram, na sua maioria, os pilotos da Carreira da Índia.

ROTEIRO DA NAVEGAÇÃO DA ÍNDIA

ROTEIRO DA NAVEGAÇÃO DA INDIA E DERROTAS COM A AGULHA FERRADA DEBAIXO DA FLOR DE LIS E DIFERENÇAS DELA *, E SINAIS *, CORRENTES DE AGUA E VENTOS QUE EM DIVERSAS PARAGENS SE ACHAM.

ESTE DERROTEIRO FOI O QUE EMENDOU JOÃO BAPTISTA LAVANHA PELO DE VICENTE RODRIGUES, E É MUITO CERTO E TEM MUITAS E MUI BOAS CURIOSIDADES.

VIAGEM DE LISBOA ATÉ AO CABO DE BOA ESPERANÇA

Partindo de Lisboa para a Índia, hás-de tomar a derrota da Ilha da Madeira ou (1) Porto Santo, governando ao sudoeste sessenta ou oitenta léguas, e o mais caminho a sudoeste e a quarta do sul pelo que nordesteia [*a*] agulha na Ilha da Madeira, que são sete graus que é o mesmo (2) que dois terços de quarta, quase. Da Ilha Deserta, se há-de ir a oeste da Palma 8 ou 10 léguas, governando ao su-sudoeste. Escasseando o vento, que se não possa seguir esta derrota, pode-se ir (3) por entre a Gran Canária e Tenerife, ou por entre Tenerife e a Palma, vigiando-se da Selvagem, a qual se não cometa de noite que é baixo perigoso.

---

* Todas as palavras ou frases assinaladas com um asterisco têm adiante — em *Notas* — explicação, sendo ali transcritas. Para facilidade de procura, estão precedidas do número da página em que se encontram assinaladas.

(1) No *Ms* está «e», em vez de «ou». Na tradução espanhola está «*u*».

(2) No *Ms* está «menos», mas a palavra «quase», que vem no fim do período, leva-nos a julgar que deveria estar «mesmo», como se encontra na versão espanhola do *Roteiro*.

(3) No *Ms* está «sair». Parece-nos que deveria estar «ir», como na versão espanhola.

Desta (4) Ilha da Palma ou (5) sua altura se governe ao
[Fl. 2] sul quarta ao sudoeste até à altura de 26 graus.

Da altura de 26 até 12, se governe de maneira que se passe pelo meio do canal dentre o Cabo Verde e a Ilha de Santiago para o que se vá ao sul a metade e a (6) outra metade ao sul quarta ao sueste, porque deste modo se faz o caminho do sul, que é o que se pretende fazer.

Nesta derrota ajudam muito as águas ao caminho, e na paragem de 20 graus se acha uma água verde, como de fundo, e se começa a ver alcatrazes (7) *.

Da altura de 12. 13. graus até aos 6, há-se-de *(sic)* governar ao su-sueste [*e ao sueste*] (8) de maneira que se vá da costa da Guiné 70 léguas [*ou 80*] (9), não se chegando mais à terra.

Por respeito * (10) *«da variedade das correntes das águas e dos ventos, não se vá* (11) *muito mais afastado da costa que*

(4) No *Ms*, encontra-se «Esta», certamente por erro do copista.

(5) No *Ms* está «e». Deveria estar «ou», como diz a versão espanhola.

(6) No *Ms* está «da», decerto por erro de cópia.

(7) Na versão espanhola, a seguir à palavra «alcatrazes», lê-se — *«aunque no siempre»*. Como nem os roteiros de Vicente Rodrigues nem o de Gaspar Ferreira fazem tal advertência, julgamos fosse acrescentado pelo copista da versão espanhola ou por quem a dirigiu.

(8) No *Ms* falta as palavras «e ao sueste», que acrescentámos não só por se encontrarem na versão espanhola, senão porque, entre os rumos a que Vicente Rodrigues e Gaspar Ferreira nos seus roteiros mandavam ali navegar, figura o de «sueste» e «sueste quarta de sul».

(9) No *Ms* deve faltar «ou 80», como se vê pela versão espanhola e pelos citados roteiros.

(10) Tudo quanto, em itálico, imediatamente se segue é tirado da versão espanhola por faltar no *Ms* ou para corrigir a série de erros que nesta altura foram cometidos pelo copista.

(11) Na versão espanhola, donde este trecho foi tirado, lê-se *«sera»* que é evidente erro.

*as ditas 70 ou 80 léguas. E nesta derrota, até à altura de 4 graus do Norte, não se há-de dar o abatimento à agulha porque desde os 12 graus vai a costa de Guiné ao sueste e faz a corrente das águas revessa para a terra e, assim, fica a diferença da agulha para a corrente, pelo que no cartear * se dará o caminho onde a nau levar a proa».*

Chegando a esta costa da Guiné por todo o Maio, dão em 4 graus os ventos gerais, que são suestes e su-suestes, umas vezes largos e outras escassos, para ir na volta do Brasil, e chegando em Abril dão os mesmos gerais em 2 graus, 2 1/2, até 3, da banda do Norte.»

Dando nesta paragem alguma trovoada (12) de Leste, como ordinàriamente acontece, e, estando a nau mais das 70 léguas [*da terra*], bom é segui-la *, indo, porém, a nau com a proa
[Fl. 2 v] ao sul até ao su-sudoeste, e, porque passada a trovoada costuma dar o vento sul, torne-se na volta da costa da Guiné, emendando o passado de maneira que se vá sempre afastado dela as ditas setenta léguas.

Os sinais desta paragem são alcatrazes rabiforcados, garaginas e garajaus *.

Dando os gerais de três graus e meio para a linha equinocial, estando da costa da Guiné as ditas 70 léguas, siga-se a volta do Brasil, indo de ló quanto se puder ir, e sobrevindo vento sul torne-se na volta de leste até o vento tornar ao seu *. Nesta volta tenha muita conta com o caminho, não engeitando nunca o ló *, e considerando muito o vento e o andar da nau, a esteira que deixar e a diferença da agulha.

Estando na linha, vão alargando os ventos, fazendo-se lestes e lés-suestes, e, ainda que escasseiem, vá seguindo a derrota dita e o não seja ir a oeste * porque os ventos vão alargando, e, posto que se faça o vento nordeste e lés-nordeste, não deixe de ir de ló quanto se puder ir porque muitas vezes, tornando a escassear, se faz sueste.

(12) Na versão espanhola está *«aguacero»*, porém mais abaixo diz *«turboada»*.

Indo bem navegado, na linha nordesteará a agulha .7. graus, e se for menos «*vai-se mais a gilavento* * ([13])».

Na altura do Cabo de Santo Agostinho, que é de 8 graus e meio, há-se-de (*sic*) ir apartado dele, a leste, 100 léguas, pouco mais ou menos, onde a agulha nordesteia 9 graus, e
[Fl. 3] se for a gilavento * nordesteia menos e não é tão boa a navegação.

Na paragem dos Abrolhos, digo à vista da Ilha da Ascenção, nordesteia a agulha 13 graus, e tudo o que mais nordestear se vai a balravento * da dita ilha.

Na altura dos Abrolhos, se a agulha nordear 11 graus e um quarto, que é uma quarta, vai-se perto deles e deve-se de vigiar não indo com a proa do sul para o sueste.

E porque nesta paragem há muitas vezes nordeste, tomando fundo nos Abrolhos * [*à vista*] da Ilha de Santa Bárbara, que está neles para leste, não se volte logo para Portugal porque tem fundo bastante para passar; vá-se, porém, com o prumo na mão, que ele será ([14]) guia da carreira.

De 22 até 23 [*graus*] por diante, vão alargando os ventos, pelo que se tome a derrota de leste quarta ao sueste, que assim se vai a lés-sueste pela diferença da agulha *.

Por esta derrota, se irá navegando [*de maneira*] que se ponha ao norte das Ilhas de Tristão da Cunha em altura de 33 graus, e, até as não passar, se não ponha em mais altura porque, ordinàriamente, na paragem destas ilhas há ventos mais rijos oestes, oés-noroestes e noroestes que ([15]) obrigam [*a*] a correr em popa *.

([13]) No *Ms*, falta esta parte, em itálico.

([14]) No *Ms*, por erro de cópia, lê-se «vera». A versão espanhola diz — «*sera*».

([15]) No *Ms* está «e». Julgamos devesse estar «que», como se lê na versão espanhola.

Nesta mesma derrota se encontram uns pássaros de mui grandes asas, chamados entenais * e mais perto das Ilhas de Tristão da Cunha há outros brancos manchados de preto, a que chamam feijões, do tamanho de pombos, e corvas negras * e outros pequenos cinzentos que se chamam borrelhos, e
[Fl. 3 v] assim muitas diversidades de aves.

Em esta mesma derrota se encontram os pássaros acima ditos e nordesteia a agulha 19 [*graus*] pouco mais ou menos, que é o mais que esta diferença faz [*a*] 160 léguas das Ilhas de Tristão da Cunha, para oeste, e desta paragem vai diminuindo a diferença até o Cabo das Agulhas, e ao norte das ditas ilhas nordesteia a agulha quase 15 graus.

E, posto que todo este caminho faça a agulha todas estas diferenças, no cartear não se lhe dê mais que uma quarta de abatimento *, que são 11 graus e um quarto, para a derrota ir certa, e advirta-se que ([16]) este caminho é mais curto do que mostra na carta *.

Passadas as ilhas de Tristão da Cunha, para o Cabo 100 léguas, pouco mais ou menos, acham-se umas mantas grandes como de sargasso, chamadas camas de bretão, e outras ervas. Daqui, donde se encontram estes sinais, vá-se pondo na altura do Cabo, porque já são passadas as ditas ilhas.

Desta paragem por diante, aparecem muitos entenais, corvas grandes de bico branco, borrelhos, feijões, em mor número que atrás, e assim se vêem umas trombas pequenas e curtas que são como canafrecha *.

Cem léguas antes do Cabo, aparecem às vezes outras trombas grandes com ([17]) raízes, e nordesteia a agulha 4 graus. Cinquenta léguas, pouco mais ou menos, do Cabo, se acha

---

([16]) Eliminámos aqui a palavra «he», porque se encontra, novamente, adiante.

([17]) No *Ms*, está «como», decerto por engano.

um junto ([18]) de água grossa e negra [*que*] de dia se conhece muito bem, e daí para o Cabo aparecem corvas pequenas de
[Fl. 4] bico branco e uns pássaros pequenos como andorinhas, chamados calcamares, e gaivotões brancos com os pés vermelhos, os quais aparecem perto da terra.

Há-se-de *(sic)* vir demandar a terra do Cabo de Boa Esperança por 35 graus [*e meio*] ou dois terços ([19]) por que, ordinàriamente, se acham nesta paragem ventos rijos e marés grandes, e algumas vezes não se pode tomar o Sol e não se há-de levar a terra pela proa, e por esta altura ou outra [*um pouco*] maior ([20]) não se pode passar sem ver água de fundo * de um parcel que sai do Cabo das Agulhas ao sul muitas léguas e, nele, por esta altura, se acham sessenta ou 70 braças de fundo.

Na entrada deste parcel, é o seu fundo de areia miúda; do Cabo Falso para o das Agulhas, é vasa, a qual, porque às vezes não vem no prumo, amarra-se-lhe no dito prumo um pano de baeta, melhor, ([21]) ou cousa semelhante, em que venha a vasa pegada; e do Cabo das Agulhas até à Aguada de São Brás, é areia e algumas manchas de cascalho e de pedra.

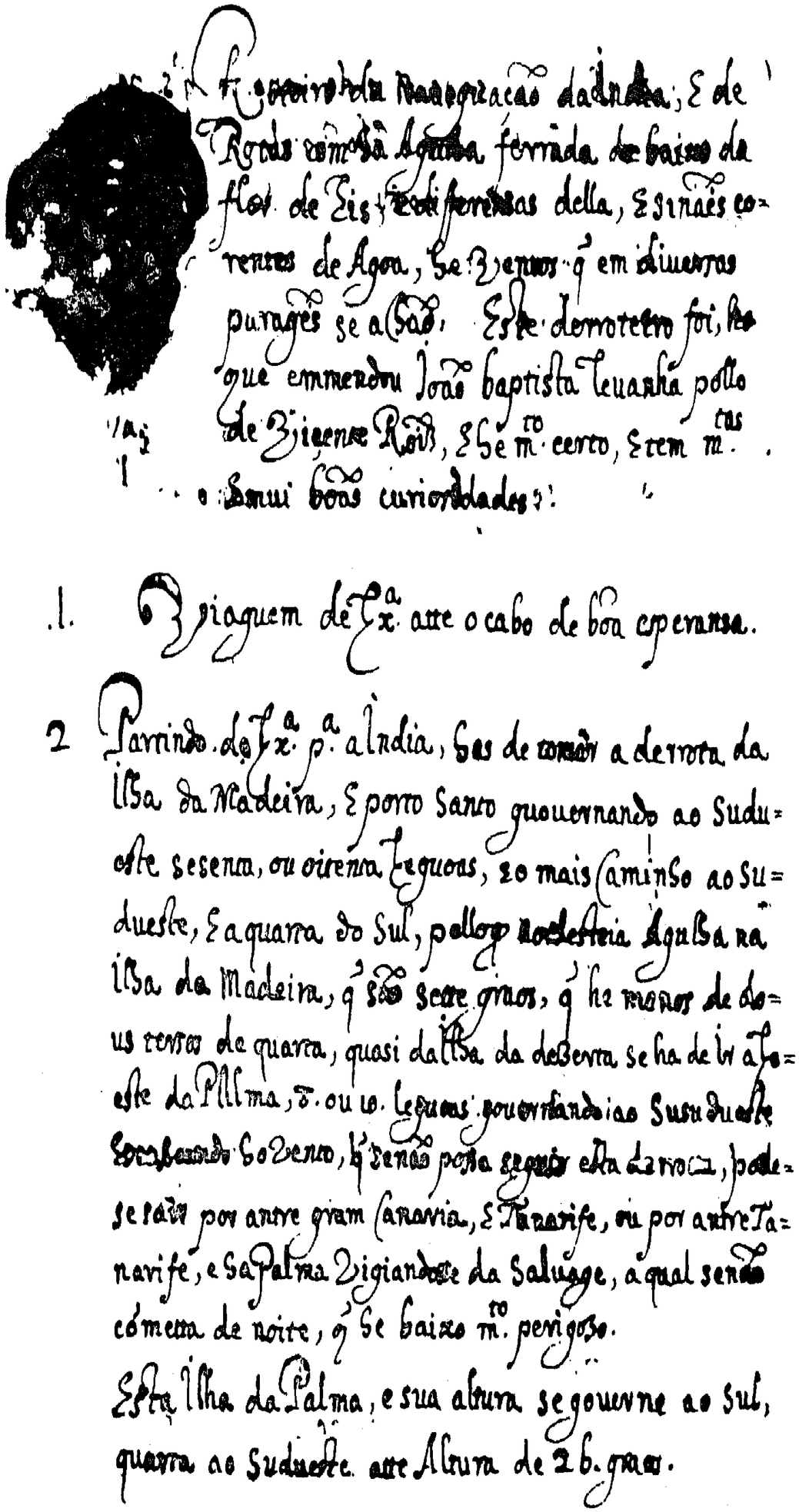
Na mesma entrada do parcel, pela altura de 35 graus e meio, pouco mais ou menos, aparecem alcatrazes a que chamam mangas de veludo por serem todos brancos e as pontas das asas pretas. São pássaros que dormem em terra e não vêm muito cedo ao mar e andam pescando em fundo.

([18]) No *Ms*, por erro de cópia, está «fundo».

([19]) Tanto o segundo roteiro de Vicente Rodrigues como o de Gaspar Ferreira dizem «35º e meio ou dous terços». Por isto, e porque o sentido da frase assim o pede, acrescentámos as duas palavras metidas entre chavetas.

([20]) Julgamos que, só intercalando no texto as palavras «um pouco», o sentido ficará aceitável. A versão espanhola diz — «*por la altura dicha, aunque sia mas un cuarto*».

([21]) Esta palavra «melhor» parece significar «de preferência». Por isto a pusemos entre vírgulas.



Fac simile *da primeira página escrita do Roteiro (fl. 2 do códice), na medida do original.*

Ao sul do Cabo de Boa Esperança até à Aguada de S. Brás,
[Fl. 4 v] se acharão [*lo*]bos marinhos do tamanho de gosas *. Nesta paragem, a leste do Cabo das Agulhas 20 léguas, pouco mais ou menos, se fixa a agulha *.

Se o tempo der lugar, será mui acertado afixar nesta paragem o ponto com a terra *.

Chegando-se ([22]) à paragem do Cabo das Agulhas, há-se-de *(sic)* considerar o tempo que é, para se determinar a viagem para a Índia, se há-de ser por dentro, se por fora *, porque, chegando até 25 de Julho, pode-se fazer a viagem por dentro, e, de 25 de Julho por diante, é mais segura a viagem por fora.

VIAGEM DO CABO DE BOA ESPERANÇA PARA GOA, POR DENTRO

Indo por dentro, tomando fundo no parcel, se irá afastado da terra, governando a leste quarta ao sueste 100 léguas ([23]), porque dá aqui muitas vezes o vento sul, que é travessia, com que, fazendo-se o mar grande, abate para a terra.

E assim se deve de ir afastado da terra sessenta léguas, e não mais, porque a água corre de longo da costa ao sudoeste e impede o caminho; e, afastado dela as ditas 60 léguas, faz a água revessa para leste, que ajuda o caminho da nau.

[Fl. 5] Do cabo das ditas 100 léguas, se governará ao nordeste quarta de leste, com que se fará o caminho do nordeste, pela diferença da agulha.

Nestas duas derrotas, se convém que se tenha muita conta com a agulha e suas diferenças, a qual, norte-sul com a Baía da Lagoa, noresteia 3 graus *.

([22]) No *Ms*, o copista escreveu — «se chegando».
([23]) Entenda-se — «até haver percorrido 100 léguas».

Norte-sul com o Rio de Lourenço Marques, noresteia 6 graus.

Norte-sul com o Cabo das Correntes, 10 graus.

Norte-sul com o Baixo da Judia, noresteia 11 graus e um quarto ([24]).

Por esta derrota de nordeste quarta de leste, antes de chegar à altura do Baixo da Judia, que está em 22 graus largos *, tenha-se muita conta a vigia, porque até aos 21 graus $^1/_2$ [*em que se*] despede *, é muito perigoso, e de noite vire-se na volta que o vento der lugar, não chegando à sua altura, e sendo o vento sul deve-se de prevenir de dia, pondo a proa em leste, descobrindo o mar em que se possa gastar a noite em uma volta e outra, andando quatro horas em uma e quatro em outra.

Por esta mesma derrota, podendo-se ver a ilha de S. Lourenço, vá-se governando de maneira que, entrando na sua altura da parte do sul, que é de 26 graus, se vá correndo de
[Fl. 5 v] noite como se corre a costa, emendando de dia *; e será bem ver-se a dita ilha em altura de 23 graus $^1/_2$ até 22, que é limpo. Noresteia a agulha 13 graus.

Vendo a Ilha de S. Lourenço na altura dita de 23 graus $^1/_2$ até 22, saia-se da terra ao noroeste 10 ou 12 léguas, e dali se governe ao norte e a quarta do noroeste, que se fará o caminho do nor-noroeste, até à altura de 19 graus $^1/_2$; dali se tome a derrota de maneira que se vá da Ilha de João da Nova 12 léguas a oeste, para o que se irá ao norte, com que se fará o caminho de norte quarta ao noroeste, como convém para ir 12 léguas ditas da ilha.

Esta Ilha de João da Nova é cercada de baixos, pelo que é necessário vigiar-se dela, «*principalmente passando de*

([24]) Por erro de cópia, no *Ms* está «hũa quarta».

noite» ([25]) e, indo as doze léguas ditas a oeste, se verão bandos de alcatrazes e mangas de veludo.

Desta paragem, da altura de João da Nova, que está em 16 graus $^1/_2$ se governará ao norte *quarta ao noroeste, com que se fará o caminho de nor-noroeste* *, até chegar a ver terra, que será bom ser Moçambique, 5 léguas de Moçambique, e antes mais ao norte que ao sul, para o que se não governe mais ao noroeste porque a corrente das águas fará ir
[Fl. 6] dar a nau com as Ilhas Primeiras [*ou com as de Angoche*].

Não se podendo ir ver a ilha ([26]) de São Lourenço por não dar o vento lugar, ter-se-á muita conta com a agulha, que ela mostrará o caminho, porque noresteando 12 graus, que é mais duma quarta, se vai a leste do Baixo da Judia 20 léguas, pouco mais ou menos, pela qual paragem se não vêem pássaros senão indo 10 ou 12 léguas, por onde se vêem algumas garaginas e algum alcatraz; e noresteando a agulha menos de uma quarta, como 9, 10 graus, vai[-*se*] do Baixo da Judia para oeste outras 20 léguas, quase, e por esta banda se verão muitos pássaros e uns alcatrazes pardaços com uma malha branca sobre o rabo.

Nesta paragem, na altura dos Baixos da Judia, não sabendo ([27]) de que parte se está dele por se não poder marcar a agulha *, que é a que o há-de mostrar, como se há dito, em tal caso governe-se de maneira que, passada a altura do dito baixo da parte do Norte ([28]), que está em 21 [*graus*] $^1/_2$, com o resguardo necessário, se vá pelo meio do canal, mais chegado à parte da Ilha de São Lourenço que a Sofala, levando-se muita vigia, da altura de 19 graus e meio para menos, [*na*] mudança da cor da água, e apalpando o fundo por res-

([25]) No *Ms*, faltam estas palavras que se vêem na versão espanhola. Gaspar Ferreira, no seu *Roteiro*, falando da mesma ilha, diz, também — «*para de noite é perigosa por ser cercada de baixos*».

([26]) No Ms, por erro de cópia está «as Ilhas».

([27]) A versão espanhola diz «*no se sabe*», que é evidente erro.

([28]) Entenda-se — «passada a altura da parte norte do dito baixo que está em 21° $^1/_2$».

peito dos parceis que estão de uma e da outra banda, [*e*], enquanto se não for de 17 graus para menos altura, não se governe ao norte por respeito da corrente da água, que, atravessando, dará ([29]) com a nau nas Ilhas Primeiras ou nas de Angoche; e da dita altura por diante se governe de maneira que se vá a oeste da Ilha de João da Nova 10 ou 12 léguas, da
[Fl. 6 v] qual paragem se fará o governo que se há dito atrás para ir demandar a terra de Moçambique.

Sendo caso que as águas ou ventos ou mau governo dêem com a nao nas Ilhas Primeiras ou nas de Angoche, far-se-á o que se aponta no particular Roteiro das ditas ilhas que vai no cabo deste ([30]).

Vendo terra 6 ou 7 léguas ao sul de Moçambigue, são os seus sinais uns montes baixos, cobertos de moutas, que semelham carrascais, e de longe parecem ilhas por ser a costa rasa; e ao longo dela há baixos, pelo que não se tome fundo senão em 20 braças, que será perto dos ditos baixos, e da terra duas léguas, quase.

É perigoso demandar esta terra de noite [*e, sendo assim preciso, governe-se*] ao nordeste quarta de leste ([31]) não abaixando das 20 braças, e de dia ao nordeste ([32]).

«Correndo esta costa, 5 léguas de Moçambique está uma ponta de terra baixa com uma praia de areia branca e árvores que parecem palmeiras alagadas. Entra aqui um rio que chamam Mocambo e, passada a dita ponta, se esconde a terra de maneira que não se vê senão a [ilha de] *Moçambique. Tem*

([29]) No *Ms.* está «darão».

([30]) Refere-se ao *Roteiro* que forma os últimos capítulos deste, e tem sido atribuído a João Baptista Lavanha.

([31]) Neste passo faltam palavras. Para o sentido ficar completo, acrescentámos o que vai em itálico, entre chavetas.

Na versão espanhola, a seguir a «noite», diz: *«i assi, viendola, goviernese al nordeste 4ª al leste...»* Tratando-se de demandar a terra de noite, a expressão «viendola» parece descabida e, possìvelmente, um arranjo, senão um engano, do tradutor.

([32]) Por erro, o copista escreveu «noroeste».

por aqui muito fundo, e por toda esta costa, desde as Ilhas Primeiras, há alcatrazes, garaginas e garajaus ([33])».

É Moçambique uma ilha de uma légua, está em altura de 14 graus e $^3/_4$, e nela noresteia a agulha uma quarta. Desta ilha, ao mar [*outra légua*], ([34]) estão duas ilhas ([35]) pequenas cobertas de mato raso e cercadas de praias de areia. A primeira chamam Santiago; a segunda, que fica dela ao nordeste, São Jorge. Por entre estas ilhas entram naus pequenas de até tresentas toneladas. As grandes entram pela banda do norte da Ilha de S. Jorge, entre ela e um baixo ([36]) que se chama a Cabaceira.

Por esta entrada se há-de dar resguardo a uma restinga mui ruim que tem a dita Ilha de S. Jorge, a qual bota a lés-
[Fl. 7] -nordeste, e não se passe das 7 braças para a ilha, nem de oito para o baixo da Cabaceira, que está perto da terra firme, entrando pelo meio do canal; e como se descobrir ([37]) a areia da praia de oeste da dita ilha, com o que se ficará abrigado ([38]), dê-se fundo a 7 e a 8 braças, tendo muita vigia nas amarras porque há rato[*s*] *.

Sendo necessário entrar na barra de Moçambique para invernar * nela, meta-se a Ilha de São Jorge com a de San-

([33]) No *Ms*, não se encontra este parágrafo, que está na versão espanhola, e que, possìvelmente, o copista deixou passar em claro, porquanto nos roteiros de Vicente Rodrigues e no de Gaspar Ferreira é descrita a costa nas alturas de Mocambo. A versão espanhola termina o parágrafo anterior dizendo: *«con quédaran las islas de Moçambique por la proa»*. Não aceitámos este acrescento por não haver dizeres que se assemelhem em qualquer dos nossos antigos roteiros.

([34]) Falta no Ms, mas vem no 2.º *Roteiro* de Vicente Rodrigues e na versão espanhola.

([35]) No *Ms*, está «legoas», e o erro emendado em entrelinha e também, à margem, com letra diferente.

([36]) No *Ms*, está «ha hu baxão».

([37]) No *Ms* está «como se descobre». «Como«, aqui, tem o significado de «quando».

([38]) No *Ms*, está «como q' se ficar».

tiago * e, indo assim por sete e oito braças, ponha-se a proa em uma ermida de Santo António, que está na Ilha de Moçambique em um grande areal (39), e, dando em um canal de doze braças de fundo, arribe-se ao norte com a proa em um monte redondo que aparece, chamado Pão, entrando de maneira que se dê resguardo ao baixo da Cabaceira, que fica à mão direita, e a uma restinga que sai de Nossa Senhora do Baluarte, indo pelo meio do canal, o (40) qual mostrará a água e o prumo *. Passadas estas restingas, resguarde-se da ponta da fortaleza metendo de ló um tiro de mosquete, com que, ficando abrigado da mesma fortaleza, se surja em seis braças.

Mas porque este canal é apertado e tem muitas voltas e requere muita experiência, o (41) mais seguro é tomar-se piloto prático da terra que meta de dentro a nau, e, quando o piloto da nau não houver entrado nunca nesta baía, vendo de fora a fortaleza, vá fazendo sinais para que de lá lhe mandem um piloto prático que o meta de dentro.

[Fl. 7 v] PARTINDO DE MOÇAMBIQUE PARA A ÍNDIA

Será bom partir de Moçambique até 15 de Agosto. Saindo dele, há-se-de *(sic)* tomar a derrota da Ilha Grande do Combro, chamada Angua[*sija*]. Vá-se governando ao nordeste sem dar resguardo à agulha *, porque sem ele está esta ilha lançada [*na carta*].

É esta ilha tão alta que parece passar as nuvens, pelo que se vê (42) de mui longe, e, no meio desta altura, tem uma quebrada. Terá quinze léguas de comprido, pouco mais ou menos; tem um baixo [*de*] quase meia légua afastado da sua ponta do norte 5 ou 6 léguas para o noroeste, no qual não

(39) Nesta altura, a versão espanhola diz ainda: «*oi ya hecho empalmar*», que é, decerto, um acrescento.
(40) No *Ms*, está «a».
(41) No *Ms*, está «e»
(42) No *Ms*, por erro, está «devê».

há arrebentar mar, se é chão (43). Pode-se passar entre o baixo e a ilha, mas o mais seguro é, o não descobrindo, o que será bom ser de dia (44), governar ao norte para se afastar do baixo dela, por causa dos embates.

Da Ilha do Comoro se saia ao norte, indo dela afastado, a oeste, 15 léguas, e logo se governe ao nordeste até [*à*] altura de 4 1/2 graus (45), por se afastar dos Baixos do Patrão, e desta altura por diante governe-se ao nordeste quarta do norte com que se fará o caminho do nor-nordeste, pela diferença que faz a agulha nesta paragem. Sendo de noite, fazendo-se na altura do dito baixo, dê-se lhe seu resguardo até pela manhã, que se emende a derrota.

Nesta paragem, escasseia às vezes o vento, mas, passada esta altura, torna outra vez ao seu.

Da altura de 4 graus 1/2 (46), sendo fora dos Baixos do Patrão, se governará a lés-nordeste para se fazer o caminho do nordeste, porque por aqui, noresteia a agulha uma quarta e meia, quase, e [*a*] água abate meia quarta. Porque pode abater mais, ou menos, segundo a força da corrente da água,
[Fl. 8] tenha-se conta no andar muito ou pouco, que por ele se conhecerá a derrota que se leva.

Esta derrota do nordeste se seguirá (47) até altura de 16 graus, que é [*a d*] os Ilhéus Queimados. Chegando a elle pela dita derrota, se estará da costa da Índia 120 [*léguas*], pouco mais ou menos.

(43) Na versão espanhola, está «*si no es llano*» que é erro evidente.
(44) O sentido deste passo ficará claro, pondo as palavras pela seguinte ordem: «Pode-se passar entre o baixo e a ilha, o que será bom ser de dia, mas, não o descobrindo [*o baixo*], o mais seguro é governar...»
(45) No *Ms*, está 8 graus e em vez de 4 1/2 e, além disto, há troca de palavras que dá ao texto um significado diferente do que lhe compete. Por isto tivemos de fazer as alterações necessárias.
(46) No *Ms*, por erro de cópia, está 9gg 1/2».
(47) No *Ms*, está «segura»; na versão espanhola, «*seguira*».

Passando por este caminho pela linha, se vê ([48]) algumas vezes de noite a água do mar tão branca como leite *, ora da banda do norte da linha, ora do sul. Não se espantem deste sinal porque não é água de fundo, é coisa natural que faz.

Os sinais de todo este caminho passado são caranguejos vermelhos, rabiforcados, rabos de junco, garaginas alcatrazes, francelhos * [*e*] cadornizes da Arábia.

Da altura de 16 gg, que é [*a de*] os Ilhéus Queimados, estando da costa da Índia as ditas 120 léguas, governe-se a leste e a quarta do sueste ([49]) e a lés-sueste, segundo for descaindo a nau por respeito das correntes [*e*] conforme for noresteando a agulha, de maneira ([50]) que se irá sempre pela dita altura de 16 graus e nada mais para o norte.

Por esta altura, sendo 40 ou 50 léguas da costa, se dará em um banco em que se achará desde 50 até 15 braças, o qual logo se perde, e nele se verão cobras. Estando 15 léguas
[Fl. 8 v] da costa, se toma fundo em 40 braças, o qual é de vasa.

Sucede ordinàriamente, em conjunções ou oposição ([51]) de Lua, que é sendo nova ou cheia, até 15 de Setembro, dar na costa da Índia um temporal rijo do sul e su-sueste, com grande carregação e água, a que chamam vara, o qual pode causar grande dano à nau tomando-a perto da costa, surta ou carregada *. Pelo que, achando-se da dita costa da Índia 60 léguas, pouco mais ou menos, em conjunção [*ou*] oposição da Lua, ou se paire até passar o temporal, ou se vão ([52]) tomando as velas de maneira [*que*], antes de chegar às 60 léguas, se não chegue à costa senão passada a vara.

([48]) No *Ms*, está «vem».
([49]) No *Ms*, está «suleste», e repetida a palavra «quarta».
([50]) No *Ms*, por erro de cópia, está «da terra», em lugar de — «de maneira» ou expressão equivalente.
([51]) No Ms, está «Aprisição», porém mais adiante, o copista escreveu «oposição».
([52]) No *Ms*, está «não».

Antes de ver a costa, se verá corvas pretas assentadas na água, cascas de siba, alforrecas pequenas, cobras, umas escumas grandes, brancas redondas, do tamanho de tostões e vintens, que pelas semelhanças, se chamam os mesmos nomes, e muitas vezes, segundo os ventos, se vêem garças, francelhos e outros pássaros de terra.

Acontece fazerem-se com terra pelo ponto * e não se ver ([53]) às vezes alguns dias, o que causa as correntes das águas, pelo que não se deixe de ir com o prumo na mão por [*que*] 15 léguas antes de ver terra se achará [*o*] fundo dito ([54]), de vasa.

É ([55]) bom ir ver os Ilhéus Queimados, e não se veja terra de mais altura * porque no tempo que se vai demandar aquela costa cursam os ventos da banda do Norte e a corrente vai,
[Fl. 9] de ordinário, ao Sul, mas às vezes vai para o Norte.

Os Ilhéus Queimados são cinco ou seis magotes apartados da terra uma légua, escalvados, sem erva nem árvore, e, deles à barra de Goa, que fica ao sul, há 12 léguas.

A barra de Goa está em 15 e um terço, tem fundo de seis braças, vasa, [*a*] um tiro de berço de um monte alto que se chama Bardez, o qual abriga as naus do noroeste, pelo que surjam de longo dele, e não em mais fundo.

Este ([56]) monte de Bardez é uma serra de terra firme, conhecido por ser mais alto que os outros que daqui se vêem, e sai mais ao mar ([57]) que a outra ponta da barra da parte do sul, que fica na Ilha de Goa, na qual, na sua banda do sul, está um morro alto e nele um mosteiro de capuchos, chamado

---

([53]) No *Ms*, está «vê».
([54]) De 40 braças.
([55]) No *Ms*, o copista escreveu «Este hê bom».
([56]) No *Ms*, está «Em este».
([57]) No *Ms*, está «do mar».

Nossa Senhora do Cabo, que é boa conhecença de quem vem do mar em fora. Ao sul deste morro, estão uns ilhéus grandes, chamados de Goa a Velha *, nos quais está um porto em que já invernaram naus dos Reinos.

VIAGEM DE GOA PARA COCHIM

De Goa até Batecala, são 24 léguas. Ir-se-á até duas ou três léguas apartado da terra, por 20 até 25 braças de fundo, porque por este caminho é mais alto.

Batecala tem dous ilhéus. Pode-se passar por entre eles,
[Fl. 9 v] mas é mais seguro ir ao mar deles, por onde o fundo (58) é de 16 braças. Destes ilhéus a (59) Braçalor, há 5 léguas, e, para ir a ele, governe-se dos ditos ilhéus ao sueste quarta ao sul. Estando defronte de Braçalor, se verá um monte redondo, pequeno, que fica sobre o porto, o qual é duma serra que vem correndo de Batecala. Meia légua da terra, é tudo pedra. Surja-se em 10 braças, afastado da terra como légua e meia.

De Braçalor a Bacanor (60), há duas léguas, donde começa[*m*] ao longo da costa muitos ilhéus e (61) pedras que continuam por ela quatro léguas, quase, pelo que, saindo de Braçolor governe-se ao sudoeste até se afastar da terra, e logo se vá correndo a costa por fundo de 16 braças, que sendo menos se irá muito perto dos ilhéus e pedras.

Acabados estes ilhéus, se verá a fortaleza de Mangalor. Ir-se-á [*por*] 15 braças, duas léguas da terra.

De Mangalor aos Ilhéus Cagados, há 7 léguas. Há-se-de ir (sic) ao su-sueste por 18 braças. Destes ilhéus, há 7 léguas a Chale. Governe-se ao su-sueste, por 18 braças.

---

(58) A seguir à palavra «fundo», no *Ms*, está «deles», que eliminamos por não fazer sentido.

(59) No *Ms*, está «de» em vez de «a».

(60) No *Ms*, por erro, está «Cananor».

(61) Em vez de «e», no *Ms*, está «de».

De Chale a Panane, há 9 léguas. Há-se-de *(sic)* governar ao su-sueste, indo por 16 braças. De Panane a Cranganor são 11 léguas e, de Cranganor a Cochim, são cinco léguas. Governe-se à vista da terra, ao su-sueste, por fundo de 10, 12 braças.

Sobre Cranganor se verá uma mesa grande duma serra que corre de leste a oeste e, através da costa, sobre Cochim,
[Fl. 10] aparecem pela terra dentro duas serras juntas que pela semelhança lhe chamam Orelhas de Lebre.

Em Cochim há-se-de *(sic)* surgir em seis, sete braças de fundo de (62) vasa, uma légua e meia da terra, pouco mais ou menos, em lugar que se descubra o rio de Cochim.

Por todo este caminho se leve o prumo na mão *, e não se desgarre da terra, de modo que se não passe de 25 braças de fundo para o mar, porque falta às vezes o vento para se tornar para a terra, e, se o terrenho for sueste, volte-se na volta da terra, antes que na do mar.

VIAGEM DO CABO DE BOA ESPERANÇA POR FORA

Chegando ao Cabo de Boa Esperança de 25 de Julho por diante, é mais segura a viagem que se faz por fora da Ilha de S. Lourenço, para o que se governe de maneira, da paragem do Cabo das Agulhas, que chegando a estar norte-sul com a cabeça da Ilha de S. Lourenço se esteja dela 100 léguas quase, que será em altura de 32 graus, na qual paragem noresteia a agulha 15 graus, quase.

Daqui se governe de modo que, ficando outras 100 léguas a vante, para leste, da dita cabeça da Ilha de São Lourenço, se esteja em altura de 28 graus.

---

(62) No *Ms*, está «he» em vez de estar «de».

Nesta paragem, de 30 graus de altura para menos, se acham
[Fl. 10 v] ordinàriamente lestes [*e*] les-suestes, os quais levam a nau até à linha *, pelo que procure-se de não descair da altura de 28 graus, por razão dos ventos escasso[*s*].

VIAGEM POR FORA PARA GOA

Achando[-*se*] nesta altura de 28 graus (63) até fim de Agosto, pode-se cometer a viagem para Goa, para o que, da dita paragem dos 28 graus, 100 léguas a vante da cabeça da Ilha de São Lourenço, se governe de maneira que, fazendo o caminho de nordeste, [*se*] vá ver, podendo, a Ilha Diogo Rodrigues para pôr ponto novo *, e, quando se não possa ir ver a dita Ilha de Diogo Rodrigues, vá-se a gilavento dela 20 ou 30 léguas.

Os sinais da Ilha Diogo Rodrigues são muitos rabos de junco e alguns alcatrazes, e nela noresteia a agulha 20 graus largos.

E posto que por todo este caminho dito, desta cabeça da Ilha de São Lourenço até esta de Diogo Rodrigues, noresteia a agulha uma quarta e meia, e mais (64), contudo não se lhe dê mais abatimento que uma quarta só, porque, com estas diferenças, estão estas costas lanças na carta.

E sendo caso que em este caminho, em altura de 24 (65) graus, se virem alcatrazes, estar-se-á mais perto da Ilha de

(63) Por engano, está «26», no *Ms*, em vez de 28, como se vê um pouco adiante.
(64) No *Ms*, está «mas».
(65) No Ms, por erro, está «1/2. 4.».

São Lourenço do que se cuida, porque, por esta paragem, não há estes pássaros senão na Ilha do Mascarenhas e [*na*]
[Fl. 11] do Cirne (66).

Da Ilha de Diogo Rodrigues ou da sua paragem ou altura se governe de maneira que se vá por entre os Baixos dos Garajaus e os da Nazaré.

Ambas as entradas (67) destes baixos estão em altura de 16 graus $^1/_2$, pelo que, como (68) se estiver em 17 graus, vigie-se e não se cometa de noite a altura da entrada dos ditos baixos, porque são perigosos e, assim, se virem em uma e outra volta até ser dia.

Na entrada destes baixos, se verão muitos bandos de garajaus, e, pelo meio do seu canal, noresteia a agulha 18 graus, pouco mais ou menos.

Daqui por diante, navegue-se sempre com muita vigia de dia e muito mais de noite, porque há muitos baixos, o sítio dos quais até agora se não tem averiguado.

Metido entre os baixos do Garajaus e de Nazaré, se governe de modo que se vá das Sete Irmãs para oeste 30 ou 40 léguas, sempre com muita vigia, e daí se governe ao norte quarta ao nordeste até à linha, que se fará o caminho de norte.

Da linha, ao norte das Sete Irmãs, governe-se ao nordeste quarta de leste, com que se fará o caminho de nordeste quarta ao norte, porque noresteia a agulha quase 18 graus, e a mais diferença causam as águas.

[Fl. 11 v] Esta derrota segue-se até à altura de 16 graus, que é a dos Ilhéus Queimados, notando muito o andar da nau, que varia

(66) A palavra «Sirne» está repetida no *Ms*.
(67) No *Ms*, está «estradas».
(68) Na acepção de «quando».

segundo a corrente das águas, principalmente se o vento é bonança; e de pouco cuidado que se tem nisto, sucede-se fazerem-se muitos com o ponto em terra * e tardar muitos dias a vista dela.

De altura de 16 graus, se irá demandar Goa com os avisos atrás referidos, sendo a viagem toda uma.

VIAGEM POR FORA PARA COCHIM

Chegando à altura de 28 graus, 100 léguas a leste da cabeça da Ilha de São Lourenço, em Setembro, que é já tarde para ir a Goa por faltarem os ponentes e entrarem na sua costa os levantes, como se não podia chegar a ela, cometa-se o caminho de Cochim, porque por ele não faltarão ventos para acabar (69) bem a viagem.

E, assim, da dita altura de 28 graus, se vá ao nordeste a ver a Ilha de Diogo Rodrigues ou a balravento dela, para leste, 20 ou 30 léguas.

Desta ilha, se governe de maneira que se passe a balravento dos Baixos dos Garajaus 20 ou 30 léguas, donde se governe por entre os baixos da Saia de Malha e o de Pero dos Banhos com a vigia (70) necessária.

[Fl. 12] Passado o Baixo de Pero dos Banhos, faça-se o caminho do Norte até à linha, no qual se acham muitas vezes aves da terra que vem a esta paragem desgarradas, com trovoadas, da costa da Arábia e do Deserto.

Passada a linha, em um grau da banda do norte, pouco mais ou menos, se acham, de ordinário, ventos oestes e oes-noroestes.

(69) No *Ms*, está «a caber».
(70) No *Ms*, está «viagem».

E chegando aqui até 20 de Setembro, pode-se cometer o caminho de Goa, que é quase o mesmo que o passado, governando de maneira que se ponha em altura de 16 graus dos Ilhéus Queimados, donde se fará o que (71) está dito com todas as advertências apontadas.

Mas estando em esta paragem da linha em fim de Setembro, faça-se o caminho para Cochim, governando de maneira que se vá a balravento das Ilhas de Mamale para entrar pelo seu canal, a qual entrada está em 9 graus e três quartos (72).

Por esta derrota noresteia a agulha 17 graus, que é quase quarta e meia; há-se-lhe de *(sic)* dar todo seu abatimento, e às vezes mais mea quarta, por causa das águas, segundo for a sua corrente.

Entrando por este canal das Ilhas de Mamale, não se passe da altura dita de 9 graus e 3 quartos para o norte porque há baixos (73) para aquela banda.

[Fl. 12 v] 30 léguas a oeste destas ilhas se verão borboletas [*e besteiros*] * (74) e nelas noresteia a agulha 16 graus.

Passado este canal e ilhas, se vá por altura de 10 graus (75) até Cochim, cujas conhecenças se hão ditas atrás.

Sendo caso que se vá dar nas ilhas de Maldiva, ou por ventos escassos ou por mau governo ou por causa das águas que perto (76) das ditas ilhas correm para dentro, chegando-se

(71) No *Ms*, lê-se «o q' se está...» Eliminámos o «se», que está a mais.
(72) Por erro de cópia, no *Ms*, está «16 gg. e tres quartas».
(73) No Ms, está erradamente «hê baixo».
(74) O termo «besteiros» falta no *Ms*. Acrescentámo-lo, não só por estar na versão espanhola, senão por ser um sinal importante, mencionado por Vicente Rodrigues e por Gaspar Ferreira nos seus roteiros.
(75) No *Ms*, está «14 gg.», o que é erro.
(76) No Ms, o copista escreveu erradamente «q' ha perto».

nada p.a So Sul, nom dar Resguardo agulha realtura,
de 8. gg.

145. Desta altura gouernei-se ao Sudueste, quarta ao Sul, por
begar maio p.a a costa por altura de 11. gg.

146. De 11. gg. por diante Rasgo Suscaro arenta Digiando So
baixo de San Lazaro, q esta 12. legoas ao Mar, de que=
rimba em altura de 12. gg. E o mesmo q tem de fundo, são
sete brasas

147. Correndo esta costa, não Sa, q dar Resguardo, senão A
sua Restinga da barra de Pinda, q bota ao Mar hũa
legoa.

148 Ha melhor conseçensa desta costa são seus Picos fragos=
sos, q parecem palheiros, E os quais fiquão sobre Sy=
rancapa trinta legoas antes de Moçambique, E correm atte
Pinda.

149 Passando Pindas begese p.a arenta, q he limpo, E sendo ne=
cessario surgir de Pinda para Moçambique se a barra
fundo em 12. E 15. ate 20. brasas m.to perto de terra, nos
lugares onde defronte na costa se Zeuam manchas de
Areia branca

150 Costeando esta terra Em quisima Jugo se fas hũa ponta
de Areia, E nella estão hũas arvores como Pinheiro altos,
E logo fica outra ponta, mais ao Sul de terra baixa, E de=
tras della esta sua porta chamado dos Zetbacos 6. legoas

Fac simile *da fl. 17, verso, do original do Roteiro, para comparação dos textos.*

Correndo esta Costa mais que dar res
guardo sino os auna restinga dela
barra de Pinda que la derrosa al mar
una legua.

A mejor conocencia de esta costa son
unos picos fragosos que parecen paylheyros
los cuales quedan sobre Sirancapa
30. leg. antes de Mocambique corren
hasta Pinda.

Passado Pinda llegunse a la tierra
que limpia y siendo necesario surgir
de Pinda para Mocambique se halla
rasgando en 12. o 15. hasta 20. bracas
mui cerca de tierra en los lugares donde
defronte en la costa se vieren manchas
de arena blanca.

Costeando esta otra tierra en Quisimasugo
se haze una punta de arena, e nella estan
unos arboles como pinheyros altos, y luego
queda otra punta mas al Sur de tierra baxa
y detras della esta un puerto llamado de los
vetbacos 6. Gg. de Mocambique tiene una

fia

Fac simile *da fl. 23, verso, do códice da Biblioteca Nacional de Madride, reduzido a cerca de metade, para comparação dos textos.*

as Sete Irmãs [*e*] o Baixo de Pero dos Banhos, que é o que convém para ir bem navegado.

Até esta altura de 4 graus da banda do sul, corre[*m*] de ordinário as monções de leste e de lés-nordeste, ventos bonançosos; e, desta altura até os 10 graus, cursam oestes e oés-noroestes, ventos rijos com chuveiros.

Da altura dita de 4 graus, do meio do canal entre as Sete Irmãs e o Baixo de Pero dos Banhos, se governe ao sul até à altura de 8 graus, e daqui até aos 12 ([81]), se governe ao sul quarta ao sueste, porque por aqui, muitas vezes, escasseiam os ventos.

Da altura de 10 graus até os 12, há ordinàriamente calmas, e, dos 12 ([82]) por diante, entram ventos suestes que são os
[Fl. 13 v] que mais cursam nestas viagens até o Cabo de Boa Esperança, posto que algumas vezes acontece durar o vento oeste e oés-noroeste até os dezoito graus.

Desta paragem, da altura de 12 graus, onde entram os suestes, se irá de ló quanto se puder ir até salvar o baixo dos Garajaus *, vigiando a Ilha do Brandão, não [*a*] passando de noite, tanto que se entrar em sua altura, e voltando em uma e outra volta até ser dia.

Até aqui, que é a altura, quase, de 16 graus, não se dê resguardo [*á*] agulha *, porque as águas tiram ao noroeste.

Em todo este caminho, há alguns alcatrazes e muitos rabiforcados, garajaus e, às vezes, sargasso, mormente perto das ([83]) Sete Irmãs e da Saia de Malha.

Passado o Baixo dos Garajaus, será bom governar de maneira que se vá ver a ilha de Diogo Rodrigues, na qual nores-

---

([81]) No *Ms* está 20, contràriamente ao que dizem os outros roteiteiros da época, em lugar de 12. Na versão espanhola, está «12».

([82]) Novamente, no *Ms* está «20» em vez de «12».

([83]) No *Ms*, está «por todas».

teia a agulha 20 graus, quase. A leste dela, noresteia mais até chegar a duas quartas, que são 22 graus $^1/_2$, e, indo do baixo dos Garajaus pela banda de oeste, noresteia a agulha 19 graus e 18 graus, e, quanto mais se for dele a oeste, menos noresteia, e, assim, pela diferença da agulha se conhecerá por que parte se passa do dito baixo.

Da Ilha de Diogo Rodrigues ou da sua paragem, se governe de maneira que, quando se estiver norte-sul com a cabeça
[Fl. 14] da Ilha de São Lourenço, se esteja dela 70 ou 80 léguas, dando por esta derrota uma quarta de abatimento à agulha, posto que ela noresteia mais. Com andar muito ou pouco, a nau mostrar[*á*] o caminho que se faz; e chegando à dita paragem, norte-sul com a cabeça da ilha, noresteia a agulha 15 graus.

Deste lugar, de altura de 29 graus para 30, norte-sul com [*a*] cabeça da Ilha de S. Lourenço, se governe a oeste, que as águas e a diferença da agulha meterão a nau em mor altura, e ir-se-á fazendo o caminho do oeste quarta ao sudoeste, e às vezes multiplica por aqui tanto a nau por respeito da corrente das águas *, que é necessário governar a oeste quarta ao noroeste, e mais, por se não passar da altura de 33 graus (84) sem ver terra na costa de Cafraria.

Fazendo a derrota dita, norte-sul com a costa de oeste da Ilha de São Lourenço, noresteia a agulha 14 graus, quase, e em altura de 29 até 30 graus, ao sul dos Baixos da Judia, noresteia uma quarta, que são 11 graus $^1/_2$.

Indo-se demandar a costa da Cafraria, parecendo que se está dela 50 ou 60 léguas, não é acertado levar a proa nela, digo levar a terra pela proa, pelo que vá-se demandar a costa todo o espaço que se descobrir (85) do mar até se pôr o Sol, que pode ser meio quarto da prima, segundo for o vento * e, dali, corre-se como corre a terra *, até pela manhã, e, des-

(84) Por erro de cópia, no *Ms*, está «23 graus».
(85) No *Ms*, está «descubrio». Substituímos por «descobrir», como está na versão espanhola, por nos parecer melhor.

coberto o dia, volte-se a demandar a costa pela derrota que se levava.

Chegando a esta paragem em todo Março, é bom ver terra de 33 graus para 34, e, se for mais tarde, veja-se em menos altura, porque em Abril e Maio são os ventos levantes, nor-nordestes, que são os que mais cursam depois dos ponentes.

Perto desta costa, nesta altura de 33 para 34 graus, noresteia a agulha 3 graus (86) e acha-se um junto de água e, antes disto, muitos peixes que chamam botos (87) *, corvas de bico branco e gaivotões e alguns ramos de sargaço.

Desta (88) paragem para o Cabo, se irá da terra 15 léguas, pouco mais ou menos. Sendo em Março, afastar-se-á dela mais porque, às vezes, neste tempo, anda o vento sul e su-sueste (89).

Da Baía da Lagoa para o Cabo, são ordinários [*os*] pairos * [*e*] mui poucas naus passam sem os terem, pelo que, dando o[*s*] contrastes, afastar-se-á da terra até passar a fúria do tempo, de maneira que não se esteja perto dela nem muito ao mar, porque as águas, ao longo da costa, tiram muito para as enseadas, e longe dela levam para o mar a nau.

Marque-se por esta paragem [*a*] agulha * que pelas suas diferenças se entenderá se ajudam as águas ao caminho para o Cabo, porque 20 léguas a leste do Cabo das Agulhas, pouco mais ou menos, afixa-se *, e mais a leste noresteia e, a oeste, nordesteia (90).

[Fl. 15] Ao sul da Aguada de S. Brás, não se achará fundo senão [*a*] 7 ou 8 (91) léguas da terra, à vista dela, 70, 80 (92) braças [*e*]

(86) No *Ms*, por erro de cópia está «30».
(87) Também, nele se lê «botas».
(88) No *Ms*, está «Nestas», que é erro de cópia.
(89) No *Ms* está «su-sudueste» mas deve ser engano do copista. O *Roteiro* de Gaspar Ferreira fala de ventos do sueste, e a versão espanhola diz «susueste».
(90) No *Ms*, está «noroesteia», erro evidente.
(91) No *Ms*, está 70 ou 80», por erro de cópia.
(92) No *Ms*, em vez de «70 ou 80», está «7008».

será de areia preta miúda e algum cascalho com manchas de burgalhão.

Daqui para o Cabo das Agulhas, se tomará fundo de 70 ou 80 braças sem ver terra ([93]). É bom aprumar muitas vezes, assim pára saber se se chega à costa, como ao parcel do Cabo das Agulhas aonde, como se disse atrás, se achará fundo de areia miúda, e não será passado o dito cabo senão depois de se dar com fundo de vasa.

Em toda esta costa, há os sinais que se diferençam na viagem do Reino para a Índia.

Do parcel do Cabo das Agulhas, não vendo terra, andando perto das 70 ou 80 braças, em altura de 35° e meio, governe-se a oeste até se fazer a vante do Cabo de Boa Esperança 20 ou 30 léguas, salvo se se vir o dito cabo [*que*], em tal caso, ele ([94]) mostrará o governo que se há-de ter.

Indo à vista da terra do Cabo das Agulhas 15 léguas, se verá outro cabo muito alto, chamado Falso, onde parece que se acaba a terra, e, norte-sul com ele, se descobre para o noroeste o de Boa Esperança, que tem semelhança de ilhas apartadas, e entre ele e este ([95]) Cabo Falso, faz o mar uma
[Fl. 15 v] grande enseada.

E dando o vento noroeste nesta paragem, entre o Cabo das Agulhas e o Falso, vá-se na volta do sudoeste e tanto que voltando-se ([96]) ao noroeste se possa dobrar o Cabo de Boa Esperança, e aí ([97]) se amaine e aguarde que rodeie o vento, porque, ordinàriamente, rodeia pelo sul e se faz sudoeste, com que, ao noroeste, se possa dobrar o Cabo de Boa Esperança.

([93]) A versão espanhola diz «*si se vier tierra*», o que é erro.

([94]) No *Ms* está «lhe». Pusemos «ele», como está na versão espanhola.

([95]) No *Ms*, está «Eloeste», em vez de «ele e este».

([96]) No *Ms*, está, erradamente «tanto q' ho voltando». Por «tanto que voltando-se...», entenda-se — «o bastante para que aproando...».

([97]) O *Ms*, está «E asy se amaine». Na versão espanhola está «*alli se amaine*», que nos parece correcto.

VIAGEM DE COCHIM PARA O CABO DE BOA ESPERANÇA PELA CARREIRA NOVA

Partindo de Cochim, vá-se ao longo ([98]) da costa 3 ou 4 ([99]) léguas dela, sempre à vista até o Cabo de Comorim, procurando de se não alargar da costa porque, ao mar há calmas com que as águas levarão a nau às Ilhas de Maldiva.

Do Cabo de Comorim, governe-se ao sul quarta ao sueste, com que se fará o caminho de su-sueste, até à altura de 6 graus aonde se ficará da Ponta da Galé, de Ceilão, 40 léguas.

Daqui se governe ao sul e far-se-á o caminho do sul e da quarta de sueste até à altura de 3 graus $^1/_2$ ([100]), aonde na carta estão umas ilhas chamadas do Gamo, das quais se irá
[Fl. 16] a leste 20 léguas, pouco mais ou menos.

Por este caminho, na linha se acharão comummente calmas e chuveiros com muita água, o qual tempo continua quase ordinàriamente até à altura de 10 ou 11 graus.

Do Cabo de Comorim até esta altura de 10 graus, cursam os ventos nordestes e nor-nordestes e lestes e lés-nordestes; e da altura de 11 graus até 12, começam os ventos gerais, que são sueste e su-sueste.

Da altura dita de 3 graus $^1/_2$, se governe de modo que se vá a leste do Baixo das Chagas 100 léguas ([101]) segundo o vento, e advirta-se que, sendo pola bolinha nesta volta, que se

---

([98]) No *Ms*, está «ao longe».

([99]) No *Ms*, está, por erro, «30 ou 40».

([100]) Por erro de cópia, no *Ms*, está 30 g. g. 1/2».

([101]) No *Ms*, está «10». Na versão espanhola transcrita nos *Roteiros Portugueses Inéditos do Século XVI*, está «200», por erro de cópia, porquanto no códice da Biblioteca Nacional de Madride se lê «100», embora, à primeira vista, o algarismo «1» possa parecer um «2».

há-de dar o caminho por onde a nau puser a proa, por respeito da diferença da agulha.

Da dita paragem do Baixo das Chagas, governe-se ao sudoeste de maneira que, não se amarando muito, se vá perto da Ilha de Diogo Rodrigues, e melhor será vê-la para pôr ponto novo *, vigiando-se da Ilha do Brandão; e, da paragem da Ilha de Diogo Rodrigues, se faça governo para o Cabo, como se disse atrás, na passada viagem.

VIAGEM DE GOA PARA O CABO DE BOA ESPERANÇA POR (102) MOÇAMBIQUE

Parta-se de Goa para fazer esta viagem [*o*] mais tarde até
[Fl. 17 v] 15 de Dezembro, e, sendo o vento escasso, vá-se de ló quanto se puder por dar resguardo aos Baixos de Pádua; e, sendo o vento largo, governe-se a oeste e a oés-noroeste até 30 léguas da costa.

Dali se governará a oeste, com que se fará o caminho de oés-sudoeste, porque a agulha noresteia por aqui uma quarta e meia, e a outra meia se dê de resguardo por causa das águas, mas o andar da nau mostrará o caminho que se faz.

Por esta altura, digo derrota, se irá até à altura de 9 graus; em que se estará apartado do Cabo Guardafui (103) na costa do Deserto, setenta (104) léguas, pouco mais ou menos.

---

(102) No *Ms*, por engano, está «p°».

(103) No *Ms*, lê-se «Gadafay».

A versão espanhola diz — «*apartado del Cabo de Dalfui, en la costa del Desierto, 70. leguas... esta este* (Cabo Delfui) *al Sur del cabo Guardafu*». Não alterámos o que diz o *Ms* porque nenhum dos nossos roteiros da época, na derrota de regresso por dentro da Ilha de S. Lourenço, toma para referência o Cabo Dalfui, nem indica a posição relativa dele ao Guardafui.

(104) No *Ms*, está «sete» em lugar de setenta como está na versão espanhola.

Desta altura e paragem, porque se pode duvidar desta distância e (105) ser muito menos do que se cuida, como for noite, governe-se ao sudoeste, como corre a costa e, sendo manhã, faça-se o governo a oeste e a quarta do noroeste, com que se fará o caminho do oeste quarta ao sudoeste, trabalhando de dia por descobrir a terra, que é mui baixa e de areia, e, anoitecendo, governando pelo modo dito.

E vendo terra em qualquer altura de 6 para 4 graus, que é o bom, afaste-se dela para o sul quanto se não veja *, donde se goveme ao sudoeste quarta ao sul até à linha, sem dar resguardo à agulha, porque aqui correm as águas para a costa e recompensa-se (106) uma cousa pela outra.

[Fl. 17] Da linha, tome-se a derrota ao su-sudoeste sem guinar (107) nada para o sul nem dar resguardo à agulha até à altura de 8 graus.

Desta altura, governe-se ao sudoeste quarta ao sul, por chegar mais para a costa até (108) [*à*] altura de 11 graus.

De 11 graus por diante, vá-se buscar a terra, vigiando o baixo de São Lazaro, que está 12 léguas ao mar de Querimba, em altura de 12 graus, e o menos (109) que tem de fundo são sete braças.

Correndo esta costa, não há que dar resguardo senão a uma restinga da barra de Pinda, que bota ao mar uma légua.

A melhor conhecença desta costa são uns Picos Fragosos que parecem palheiros, os quais ficam sobre Sirancapa, trinta léguas antes de Moçambique e correm até Pinda.

---

(105) No *Ms*, está «a».

(106) No *Ms*, está, erradamente, «recompensesse».

(107) No *Ms*, está «girar». Supomos que deveria estar «guinar».

(108) No *Ms*, está «por», em vez de «até».

(109) No *Ms*, está erradamente «mesmo».

Passando Pinda, chegue-se para a terra, que é limpo, e, sendo necessário surgir de Pinda para Moçambique, se achará fundo em 12 e 15 até 20 braças, muito perto da terra nos lugares onde, defronte, na costa, se virem manchas de areia branca.

Costeando esta terra, em Quisimajugo se faz uma ponta de areia e nela estão umas árvores como pinheiros altos, e logo fica outra ponta mais ao sul, de terra baixa, e detrás
[Fl. 18] dela está um porto (110) chamado dos Velhacos, 6 léguas de Moçambique. Tem uma praia muito espaçosa, pode-se surgir nele, mas muito em terra *.

*Mais adiante, para Moçambique, se achará uma grande praia chamada Titangone, na qual se costuma fazer aguada. Tem muitas árvores e palmeiras, é surgidouro bom e limpo, e não há por aqui, até Moçambique, de que se temer, senão do que se descobrir com a vista.

Querendo surgir em Moçambique, se fará no meio da sua baía, mais chegando à Cabaceira por causa dos levantes que ventam neste tempo.

Os sinais de todo este caminho atrás são, perto da costa de Melinde, alguns ramos de sargaço e relheiros de água, algumas garaginas pretas e garajausinhos brancos. Sendo a nau muito em terra, se verão uns raminhos duma erva (111) de três folhas, que se chamam pé de galinha, e candeias brancas *, de árvores; perto da ilha do Aro (112) e do Cômoro, se acharão caniços, ramos de palmeiras e uma[*s*] fruta[*s*] como cocos pequenos, chamados trefolis (113), alcatrazes par-

(110) No *Ms*, por erro de cópia, está «hũa porta».
(111) No *Ms*, está «arvore», mas todos os outros roteiros da época dizem «erva».
(112) No *Ms*, por erro de cópia está «dos Arcos».
(113) No *Ms*, lê-se «tresolis».

dos, pardos e brancos, rabisforcados, relheiros de água, muitos ramos de sargaço, e vendo-se estes sinais, entende que estás perto das ditas ilhas.

Noresteia a agulha nesta costa vàriamente, porque em Socotorá (114) norte, digo noresteia 17 graus; no Cabo de Guar-
[Fl. 18] dafui 12; em Mogadoxo 11; em Jugo 10; em Mombaça 9 1/2; em Moçambique 11 e um quarto, como já se disse.

De Moçambique, será bom fazer o governo de maneira que se vá por entre a Ilha de São Lourenço e o (115) Baixo da Judia, chegando-se mais à ilha que ao baixo, porque os ventos no princípio desta derrota são calmas e trovoadas com chuveiros, que enfadam muito, e chegando a 20 graus faz-se o vento Sueste e su-sueste, pelo qual respeito é melhor e necessário chegar-se, no tempo [*em*] que por aqui se passa, à Ilha de São Lourenço, porque se amparam com ela e toma-se melhor da dita ilha o balravento.

Estes suestes que aqui cursam neste tempo são muito ventantes e rijos, e tanto que andou uma nau 34 dias desde Moçambique até à cabeça da Ilha de São Lourenço, e se não foram águas que, anda[*ndo*] bordejando, às voltas, a deitaram para fora, saira daqui mui devagar *.

Será bom, neste caminho, ver terra de São Lourenço, de 23 graus para mais altura. Descobrindo a cabeça da ilha, logo se acharão ventos suestes e lés-suestes, que são dos que aqui cursam mais [*de*] ordinário neste tempo.

Desta paragem da ilha, se fará o caminho em demanda da terra de altura que se tem dito, de 33 para 34 graus, da maneira atrás referida, e dela se governe até dobrar o Cabo
[Fl. 18 v] de Boa Esperança, com os mesmos advertimentos que na viagem passada.

(114) No *Ms* está «seca terra».
(115) No *Ms*, está «e hê», por erro, certamente, do copista.

VIAGEM DO CABO DE BOA ESPERANÇA ATÉ LISBOA

Passado o Cabo de Boa Esperança, nordesteia logo a agulha 2 graus, que é bom sinal para saber se se está a oeste dele, porque, nordesteando menos, se estará ainda a leste.

Vendo a terra do Cabo, governe-se ao noroeste em demanda da Ilha de Santa Helena, e, não vendo terra, tendo passado ([116]), faça-se o governo ao noroeste quarta do norte 2 sangraduras *; dali se governe ao noroeste sem dar resguardo [*à*] agulha até se pôr em altura de 16 graus largos.

Desta altura, se governe o meio caminho que é até Santa Helena a oeste, e o outro meio, a quarta do sudoeste, porque, deste modo se irá fazendo [*o*] de oeste e, assim, vá-se meia sangradura a oeste e a outra meia à quarta do sudoeste, porque, desta maneira, se levará a ilha pela proa e altura certa ([117]), da qual se não descaia.

Cem léguas da dita ilha, se começarão a ver garaginas, rabisfoscados, e como ([118]) se virem tinhosas *, se estará perto da ilha.

Vendo-se a ilha a horas que se não possa surgir nela de dia, volte-se à vista dela, tanto em uma volta como na outra *.
[Fl. 19] Porque o seu porto está da parte do noroeste, há-se-de (*sic*) ir pela banda do norte, muito perto da terra, com vigia no governo, porque tem embates escassos e largos por riba da terra. Nordesteia nela, a agulha, 7 graus, e quase a mesma diferença faz todo o caminho até à linha.

([116]) Entenda-se «tendo passado o Cabo».

([117]) No *Ms*, está «perto». Julgamos que deveria estar «certa», como diz a versão espanhola.

([118]) Na acepção de «quando».

Partindo desta Ilha de Santa Helena, se governe a metade com caminho ao noroeste, e metade a quarta de oeste para ver vista da [*A*]scenção.

Da Ilha da Ascenção, se governe ao noroeste e a quarta do oeste até 2 graus da banda do sul, e dali ao noroeste, que deste modo se passará a leste do Penedo de São Pedro 20 ou 30 léguas, e, assim, se possa e pode ir por esta derrota até dar nos chuveiros de Guiné.

Estes chuveiros, indo por esta paragem em Julho, que é tarde, duram quase, de ordinário, até à altura de 14 graus, e passando-se [*mais cedo*] chegam até aos 4 e 5 graus; e dos 7 por diante costumam dar os gerais, que há muita variedade, segundo os tempos.

Achando-se nesta paragem os ventos oestes e sudoestes, não se chegue mais à Guiné porque quanto se meter mais nela ([119]) se acharão mais calmas e mais chuvas, e tardarão mais os gerais.

De 15 graus por diante, são os ventos nordestes e, de 20 adiante, lestes, e daqui vão alargando, mas posto que muitas
[Fl. 19 v] vezes tornam a escassear.

De 28 graus para 30, por este caminho, achando a agulha fixa *, não se vai muito a gilavento, e daqui se seguirá o caminho que se der por [*o*] Regimento.

Havendo de vir à[*s*] ilha[*s*] dos Açores, os seus sinais são que trinta léguas, quase, a oeste do Corvo, é [*a*] agulha fixa, e para leste nordesteia, e para oeste noresteia. Há nelas gaivotões de pés vermelhos, calcamares * pequenos, garajaus de cabeça preta e outros pássaros chamados estapagados.

([119]) No *Ms*, está «nelle».

É bom vir demandar a Ilha das Flores por 39 graus e $^1/_2$ ([120]) porque aqui, comummente, há nevoeiros e chuva, e importa não levar terra pela proa e por esta altura se vai por entre São Jorge e a Graciosa, com a proa na Terceira ([121]).

Partindo-se destas ilhas em Junho, vá-se por 40 graus, porque neste tempo cursam, de ordinário, nordestes e, ainda que se ache o vento sul e sudoeste com chuva, não se deixe de ir pela mesma altura porque 100 léguas da costa de Portugal, comummente, se acham nortes e nordestes.

Na Ilha Terceira, nordesteia a agulha 3 graus, em São Miguel 4 largos, e desta ilha, até ([122]) 100 léguas, quase, da costa,
[Fl. 20] faz vagarosamente mais 3 graus de diferença, de maneira que, na dita distância, 100 léguas da costa, nordesteia a agulha 7 graus $^1/_2$ ([123]), que são quase dois terços da quarta; em Lisboa, donde se partiu [*8 graus*] ([124]).

ROTEIRO DAS ILHAS PRIMEIRAS

Das Ilhas Primeiras, a primeira da banda do Sudoeste * está em 17 graus $^1/_2$ largos ([125]).

Se o tempo ou as correntes da água obrigarem a dar nestas [*ilhas*], pode-se passar por entre elas e a terra firme, por um canal que corre lés-nordeste oés-sudoeste, por 10 ou 12 braças de fundo limpo, e mais chegado às ilhas que à terra

([120]) No *Ms*, está, por erro de cópia, «30. gg. e 1/2».
([121]) No *Ms*, o copista escreveu «terra».
([122]) No *Ms* está «tem».
([123]) No *Ms*, está «7. gg. 2/1».
([124]) No *Ms*, deixou o copista de terminar o parágrafo, faltando-lhe escrever «8 graus».
([125]) Tanto aqui como no 3.º parágrafo, o copista escreveu «2/1» em lugar de «1/2».

firme. Querendo surgir em algumas delas, será em 8 braças e limpo.

Ao sudoeste da primeira ilha, que, como se disse, está em 17 graus $^1/_2$, e légua e meia dela, fica uma coroa de areia. Pode-se passar por entre ela e a ilha, por 10, 12 braças, mais [*chegado*] à ilha quanto se dê resguardo ao baixo da mesma ilha *. Não há que temer senão do que se vir arrebentar.

Por entre a ilha do meio e a derradeira *, que lhe fica ao nordeste, não há saída porque tudo é baixo.

Desta ilha derradeira, que se chama a das Palmeiras, ao
[Fl. 20 v] nordeste uma légua quase, está um baixo que não arrebenta em preia-mar de águas vivas, pelo que se não vê senão quando se está sobre ele. Vá-se 2 léguas apartado da ilha para se resguardar dele, ou se chegue à restinga dela, ([126]) que é alto.

Pela mesma derrota de lés-nordeste, 7 léguas desta ilha derradeira das Palmeiras, está uma coroa que chamam de St.º António, da qual à primeira de Angoche * são 15 léguas ([127]). Pode-se passar à terra dela.

ROTEIRO DAS ILHAS DE ANGOCHE

Da Ilha das Palmeiras ([128]), que é a derradeira das que chamam Primeiras, há 22 [*léguas*] à primeira ilha de Angoche da banda do sudoeste, e por entre estas ilhas e a terra firme [*há*] um canal como o passado, e corre-se da mesma maneira lés-nordeste oés-sudoeste. Pode [*-se*] ir por ele, por 9, 10 braças de fundo [*d*]*e* vasa, e, se for por menos de 8 braças, se estará mais para a terra firme que para as ilhas.

([126]) No *Ms*, está «delle».
([127]) Na versão espanhola, está, por engano, «*25. leguas*».
([128]) No *Ms*, por erro de cópia, está «primeiras.», e com minúscula.

Se sairá e (129) entrará por entre estas Ilhas de Angoche, dando resguardos aos baixos delas em que se vir arrebentar
[Fl. 21] o mar, e também se pode sair e entrar por entre uma coroa de areia que está no meio destas ilhas, não chegando, porém, muito a ela, porque é aparcelado.

Ao nordeste da derradeira ilha de Angoche *, 4 léguas dela, quase, para Moçambique, na mesma derrota dita, está uma coroa com arrecife [*em*] que arrebenta o mar. A coroa cobre-se de preia-mar. Pode-se surgir ao longo (130) [*dela*] porque é alto e limpo.

Desta coroa, 4 ou 5 léguas (131) para Moçambique, onde chamam os Currais, a uma légua e meia, quase, da terra firme, está uma laje perigosa para naus grandes, a qual se não vê senão quando se está sobre ela, e de preia-mar não arrebenta. Tocaram já nela algumas naus, as quais, sendo pequenas, podem passar por cima.

Para se guardar desta laje, governe-se, saindo das Ilhas de Angoche, ao nordeste e a quarta de leste, sendo de noite; e de dia, ao nordeste, indo [*em*] 20 braças, para o mar como três léguas da costa.

Governando por esta derrota, se salvam também os Baixos de Mogincual, que ficam 2 léguas da terra.

Dobrados estes Baixos de Mogincual, se acha fundo de 20 braças até à ponta de Mocambo, onde se perderá fundo.

[Fl. 21 v] Sendo necessário surgir antes de chegar a Mogincual ou a Moçambique, posto que será à terra dos Baixos de Mogin-

(129) No *Ms*, está — «A saída, se entrará».

(130) Na versão espanhola, está «*largo*», o que é erro, pois Gaspar Ferreira, no *Roteiro*, também diz «longo».

(131) A versão espanhola diz erradamente «14 a 15». «4 ou 5» diz o *Roteiro* de Gaspar Ferreira.

cual, busque-se 15 braças, que tudo é limpo; e, de Mogincual até Moçambique, tudo é sujo, posto que tem algumas manchas de limpo.

A derradeira ilha de Angoche, com a ponta de Mogincual, corre-se nordeste sudoeste. Há na derrota 18 léguas (132), e dali para Moçambique se corre a costa da mesma maneira, ao nordeste.

(132) Por erro de cópia, no *Ms*, está «28 légoas».

NOTAS E GLOSSÁRIO TOPONÍMICO

NOTAS

12 - *Armazéns* — Os grandes depósitos onde eram arrecadados todos os materiais para construção e aparelho dos navios, tais como — diversas qualidades de madeira, pregaria, ferragens, cabos, poleame, estopa, breu, pano para velame, etc. — e, ainda, instrumentos náuticos, cartas de marear e roteiros.

Dependia deles, a Ribeira das Naus. Era nos Armazéns que os cosmógrafos-mores davam as suas aulas de pilotagem.

43 - *Com a agulha ferrada debaixo da flor de lis e diferenças dela* — Com os ferros magnetizados — «cevados», consoante, então, se dizia — dispostos por debaixo da rosa dos ventos, na direcção da flor de lis, e, portanto, do seu Norte-Sul, ficando, assim, a ser apontado o Norte magnético, no caso de estar a agulha livre da acção doutro ferro.

Convém dizer que as agulhas fabricadas noutras nações, como França, Espanha e Inglaterra, tinham, então, os ferros desviados da flor de lis, de maneira que a agulha ficasse a apontar o Norte verdadeiro nas terras onde eram construídas.

Por *diferenças dela*, deve entender-se as variações da agulha em diferentes paragens.

O termo «variação», designava o afastamento do Norte da agulha para um ou outro lado do Norte verdadeiro, e, assim, podia englobar a declinação magnética e o desvio, caso a agulha estivesse sob a influência de ferro existente a

bordo. Quando o afastamento era para nordeste, chamavam-lhe «nordestear»; quando para noroeste, «norestear» ou, com menor frequência, «noroestear».

Aproveitamos a ocasião de dizer que os rumos indicados pelos nossos roteiristas eram os da agulha, e não os verdadeiros.

43 - *Sinais* — Nome com que, antes de ser conhecida maneira prática de calcular a longitude no mar, os nossos pilotos designavam tudo quanto pudesse dar-lhes indicações a respeito da distância a que estariam da terra, ou da paragem onde se encontravam — como aves, coloração das águas, peixes e outros animais da fauna marítima, insectos, destroços flutuantes, etc.

44 - *Alcatrazes* — Aves palmípedes, de grandes dimensões, da família das larídeas, que vivem tanto nas regiões tropicais como nas temperadas.

44 - Por respeito de... — Por causa de... Era maneira de dizer que os nossos roteiristas e pilotos usavam com grande frequência.

45 - *Cartear* — Pôr na carta de marear a posição do navio, calculando para isso o rumo a que ele seguira, bem como a distância percorrida no intervalo considerado e, ainda, quando possível, a latitude pela altura de um astro — geralmente o Sol.

45 - *bom é segui-la...* — Era conveniente seguir com os ventos dos quadrantes de leste que acompanham aquelas trovoadas, levando, contudo, a proa dentro dos limites indicados.

45 - *rabisforcados, garaginas* e *garajaus* — Os «rabisforcados», ou «rabos forcados», são as aves palmípedes conhecidas, vulgarmente, por «fragatas». Veio-lhes o nome de terem o rabo em forma de forquilha.

As «garaginas», supomos serem as aves que hoje são designadas por «grazinas» — aves charadiformes, da sub-ordem das gaivotas.

Os «garajaus» são aves marítimas, charadiformes, da sub-ordem das gaivotas, de que há numerosas variedades — entre outras a *Sterna dongalli* e a *Sterna oceanodroma.*

45 - *até o vento tornar ao seu* — Até o vento tornar a soprar do quadrante sueste, como anteriormente sucedia.

45 - *não enjeitando nunca o ló* — Não deixando nunca de ir de ló — isto é, de levar a proa muito chegada ao vento.

45 - *e o não seja ir a oeste* — Julgamos que os autores quisessem dizer — «evitando ir a oeste».

46 - *gilavento* — o mesmo que sotavento — quer dizer, o lado para onde sopra o vento.

46 - *balravento* — Era formal usual de «barlavento» — o lado donde sopra o vento.

46 - *tomando fundo nos Abrolhos* — Encontrando fundo com o prumo, nas proximidades dos Abrolhos, à vista da Ilha de Santa Bárbara...

46 - *pela diferença da agulha* — Por causa da variação da agulha.

46 - *obrigam a correr em popa* — Obrigam, para fugir à violência do tempo, a navegar recebendo a vaga pela popa ou pela alheta, com o pano conveniente.

47 - *uns pássaros... chamados entenais* — Nome com que os nossos antigos navegadores designavam as aves palmípedes da família das procelárias, hoje, vulgarmente, designadas pelo estrangeirismo «albatrozes». O entenal — a *Diomedea* (Lin.) é ave enorme, que se encontra no Oceano Atlântico do Sul

e em algumas regiões do Índico, fora das zonas tropicais. É diferente do alcatraz, que tanto vive nas regiões temperadas como nas tropicais.

47 - *Corvas negras* — Os corvos marinhos.

47 - *não se lhe dê mais que uma quarta de abatimento* — Ao corrigir o rumo para marcar o ponto — posição do navio — não se devia tomar para variação da agulha mais de uma quarta de nordestear.

47 - *este caminho é mais curto do que mostra na carta* — Assim acontecia, na verdade, em razão de as cartas de marear, então usadas, serem planas quadradas, nas quais os graus de paralelos, qualquer que fosse a latitude considerada, tinham comprimento igual ao dos graus do equador, como se a forma da terra fosse cilíndrica.

Calculavam os nossos pilotos que, devido às deformações que tal facto causava, o Cabo de Boa Esperança estivesse nas cartas mais afastado da costa do Brasil cerca de 150 léguas. Por isso, para que se lhes não deparasse o referido cabo antes de o esperarem, começavam, pelas alturas do Cabo Frio, a atribuir aos navios maiores singraduras que as que eles podiam fazer. Era este um dos processos usados para tal fim. Outro consistia em não corrigir a agulha do seu nordestear, desde os Abrolhos até às proximidades das ilhas de Tristão da Cunha. Disto resultava fazerem um caminho mais longo, em ziguezague.

47 - *trombas pequenas e curtas que são como canafrecha* — «Trombas» era o nome que os nossos pilotos davam a pedaços de troncos de árvores com raízes, que encontravam a flutuar entre as ilhas de Tristão da Cunha — donde são arrancados pelos temporais — e o Cabo de Boa Esperança.

«Canafrecha» é uma planta umbelífesa, de caule erecto e meduloso, que pode atingir a altura de 3 m, e cujo nome científico é *Ferula communis* (L.), muito vulgar em Portugal, especialmente em sítios húmidos e rochosos.

48 - *água de fundo* — Água que, pela sua coloração, indica serem ali os fundos relativamente pequenos e que podem ser apanhados com o prumo.

49 - *gosas* — Cachorros.

49 - *se fixa a agulha* — Ali, a agulha não tinha variação e, assim, apontava o Norte verdadeiro. Deste facto, proveio, ao Cabo, o nome de «Cabo das Agulhas».

49 - *será muito acertado afixar nesta paragem o ponto com a terra* — Seria conveniente aproveitar a ocasião de se ver terra conhecida para marcar na carta a posição do navio.

49 - *se há-de ser por dentro se por fora* — Se a viagem dali para a Índia deveria ser feita por dentro da Ilha de S. Lourenço — hoje, Madasgáscar — e, assim, pelo Canal de Moçambique, ou por fora daquela ilha.

49 - *noresteia 3 graus* — Entenda-se — «noroesteia», no falar de hoje. O verbo norestear era o geralmente usado para indicar que o norte da agulha tinha desvio para oeste.

50 - *22 graus largos* — Um pouco mais de 22 graus.

50 - *em que se despede* — Em que acaba, em que termina.

50 - *se vá correndo de noite como corre a costa, emendando de dia* — Se fosse navegando durante a noite com rumo paralelo à direcção geral da costa e, em amanhecendo, se corrigisse o caminho, consoante fosse necessário.

51 - *com que se fará o caminho de nor-noroeste* — Neste parágrafo, o copista escreveu, além do mais, o seguinte — «*Desta pasage daltura de João de Nova, q'esta em 16. gg. 1/2 se guovernara ao Norte, com q' se fara o caminho do nor noroeste governando quarta norte quarta ao noroeste posto q' não digo assima mais q' ao Norte, até chegar a ver*

terra...». Como este passo não está bem claro, visto nele se acharem dizeres do copista destinados a emendar erro cometido, decidimos substituí-lo pelos dizeres correspondentes que se encontram na versão espanhola, que concordam com o que no seu *Roteiro* escreveu Gaspar Ferreira.

51 - *por não se poder marcar a agulha* — Entenda-se: por não ser possível determinar a variação da agulha, marcando, com ela, o Sol. Era maneira corrente de dizer — «marcar a agulha» em vez de «marcar o Sol, com a agulha».

53 - *porque há ratos* — Por, no fundo, existirem pedras com arestas, que podiam cortar as amarras, as quais, então, eram de cabo.

53 - *para invernar* — A fim de ali aguardar que a monção favorável à continuação da viagem começasse a soprar.

53 - *meta-se a ilha de São Jorge com a de Santiago* — Se navegasse de maneira que a Ilha de São Jorge e a de Santiago ficassem enfiadas, para seguir, depois, durante algum tempo, no seu enfiamento.

54 - *...o qual mostrará a água e o prumo* — ...Canal que a coloração da água e as prumadas irião indicando.

54 - *sem dar resguardo à agulha* — Sem corrigir a agulha da variação que tivesse.

56 - *se vê algumas vezes de noite a água do mar tão branca como leite* — A este fenómeno davam ordinàriamente os nossos pilotos o nome de «água branca». A cor leitosa das águas é devida à presença de milhões de pequeníssimos protozoários da família dos *noctilucídeos*, que, de noite, são causa da fosforescência.

56 - *... rabos de junco ... francelhos* — Os «rabos de junco» são aves do tamanho de pombos, especialmente caracterizados por terem no rabo uma pena delgada e muito mais comprida que as outras.

Os «francelhos» são aves de rapina, do tamanho de pombos, com as penas do rabo pardas e brancas.

56 - *... grande dano à nau, tomando-a perto da costa surta ou carregada* — Supomos que, neste passo, o termo «carregada» se referisse às naus de quatro cobertas que necessitavam de ir fundear a uma légua ou mais do forte da Aguada para receberam a carga, isto em razão do grande calado com que ficavam ao recebê-la.

57 - *Acontece fazerem-se com terra pelo ponto e não se ver...*» — Acontecia julgarem os pilotos, de acordo com os seus cálculos, que deviam encontrar-se muito perto da terra e, no entanto, só passados alguns dias conseguiam vê-la.

57 - *... e não se veja terra de mais altura* — Para ir a Goa, não se devia demandar terra da Costa da Índia cuja latitude fosse maior que a dos Ilhéus Queimados — que é cerca de 16ºN.

58 - *... estão uns ilhéus grandes chamados de Goa a Velha, nos quais está um porto em que invernaram naus do Reino* — A maneira como os autores do *Roteiro* aqui se exprimiram pode levar a julgar-se que invernavam naus ao abrigo dos Ilhéus de Goa a Velha, o que não é exacto.

Os Ilhéus de Goa a Velha, hoje chamados *Ilhas de S. Jorge*, encontram-se a SSO, e a pouca distância, da ponta de Mormugão, em que terminam as terras de Salsete banhadas ao Norte pelo rio Zuari, o qual forma o porto de Mormugão.

Era neste porto, abrigado dos ventos que soprem de SO. a NO., passando por E. que invernavam navios do Reino.

À barra do Zuari, chamavam, ao tempo, «Barra de Goa a Velha».

Quanto às ilhas de S. Jorge, estas só a pequenos barcos podem servir de abrigo.

59 - *se leve o prumo na mão* — Se vá contìnuamente a prumar.

60 - ... *Os quais levam a nau até à linha* — Os ventos lestes e les-suestes mantêm-se até às proximidades do equador e com eles seguia a nau até lá.

60 - ... *para pôr ponto novo* — A fim de, à vista da ilha, ser posto na carta um ponto exacto, e despresar o ou os que levavam, pois, ordinàriamente, levavam mais de um.

62 - ... *Sucede-se fazerem-se muito com o ponto em terra* — A falta dos cuidados aconselhados dava ocasião a que muitos pilotos julgassem, pelos seus cálculos, dever encontrar-se o navio muito perto da costa, quando só vários dias passados lhes seria possível avistá-la.

63 - ... *besteiros* — Libélulas, a que também chamam «tira-olhos».

64 - ... *mande o esquife a terra* — O esquife era uma embarcação relativamente pequena, movida a remos, usada em serviços leves.

64 - *bordeje-se e tenha-se até que venha piloto* — Bordeje-se e vá-se mantendo no lugar conveniente até que o piloto venha.

64 - *6 grau largos* — Um pouco mais de 6 graus. Hoje, dir-se-ia 6 graus folgados.

64 - ... *tira às Ilhas de Maldiva* — Empurra, faz descair a nau para as Maldivas.

64 - *governe-se ao sudoeste ... que se fará o próprio caminho.* Embora a agulha tivesse cerca de 17° de variação para noroeste, o rumo de SO, aconselhado, correspondia ao SO verdadeiro, em consequência daquela variação ser compensada pela corrente.

65 - *até salvar o baixo dos Garajaus* — Até ultrapassar, ou ficar livre, do Baixo dos Garajaus.

65 - *Até aqui ... não se dê resguardo* [à] *agulha.* Veja explicação referente a passo idêntico da pág. 54.

66 - ... *e às vezes multiplica por aqui tanto a nau...* — Às vezes, a nau aumentava tanto de latitude por efeito da corrente...

66 - *vá-se demandar a costa todo o espaço que se descobrir do mar até se pôr o Sol, que pode ser meio quarto da prima segundo for o vento* — O «quarto da prima» ou «da prima» era o quarto de serviço, a navegar, que ia das 8^h à meia-noite — ou, consoante hoje se diz, das 20^h às 24^h.

A maneira, porém, como os autores do *Roteiro* neste passo se exprimiam pode levar a supor que, para eles, o meio do quarto da prima seria nas proximidades do pôr do Sol e que, portanto, o dito quarto iria das 4^h da tarde às 8^h — ou das 16^h às 20^h.

Assim não deve, contudo, entender-se, porquanto, segundo julgamos, no seu arrevesado português, quiseram, apenas, dizer que — durante a noite dever-se-ia navegar em direcção à terra, mas percorrendo sòmente o espaço avistado ao pôr do Sol, no que se poderia gastar até metade do quarto da prima, navegando, portanto, naquela direcção até cerca das 10^h da noite, mais ou menos consoante a força do vento. Que assim deve ser, bem o mostra a frase — «segundo for a força do vento», que doutro modo estaria a mais e seria descabida.

66 - *corre-se como corre a terra* — Navega-se, depois, com rumo paralelo à direcção geral da costa, até pela manhã.

67 - *botos* — Segundo Manuel de Figueiredo, «botos» são uns «peixes pequenos». Gaspar Ferreira, porém, no Diário da Nau S. Pantaleão diz, na pág. 215: «*rabos de junco e Toninhas ou botos*», e, em nota à margem: «*toninhas como botos ou golfinhos*». Os botos deviam ser, pois, cetácios da família dos *delfinideos.*

67 - *pairos* — O pairo é a situação do navio quando se tomam disposições para que ele avance o menos possível, com

algum pano ou com todo o pano tomado. Era costume dos nossos pilotos porem-se ao pairo com todo o pano ferrado, ficando assim «de mar em través», como diziam. Na região considerada, os pairos eram frequentes em viagens de regresso ao Reino, devido a serem ali frequentes os ventos de oeste.

67 - *Marque-se por esta paragem* [a] *agulha* — Calcule-se, na referida paragem, a variação da agulha, marcando o Sol com o aparelho azimutal nela montado.

67 - *20 léguas a leste do Cabo das Agulhas... afixa-se* — A agulha deixava de ter variação a cerca de 20 léguas a leste do Cabo das Agulhas. Ali, apontava, portanto, o Norte verdadeiro.

70 - *para pôr ponto novo* — Veja explicação dada para frase idêntica que se encontra na pág. 60, no *Roteiro*.

71 - *afaste-se dela para o sul quando se não veja* — Afaste-se da terra tanto quanto seja necessário para não a poder ver.

72 - *pode-se surgir nele, mas muito em terra* — Pode fundear-se nele, porém, muito perto da terra.

72 - *Candeias* — Pequenos ramos de mangue, sem olhas.

73 - *se não forem águas que... a deitarem fora, saira daqui mui devagar* — Se não fossem as correntes que, contrariando a acção do vento, levaram a nau para fora do canal, mais tempo gastaria a sair de lá.

74 - *sangradura* — Forma, então corrente de «singradura», ou, seja o espaço de tempo compreendido entre dois meios dias consecutivos, indo o navio a navegar; ou o caminho percorrido neste intervalo de 24^h.

74 - *tinhosas* — Ave que D. João de Castro diz ser do tamanho duma gralha, mas com as asas muito maiores.

74 - *Vendo-se a ilha a horas que se não possa surgir nela de dia, volte-se à vista dela...* — Na versão espanhola, encontra-se este passo sob a forma seguinte: *«Viendose la isla ao rasque non se pueda surgir en ella de dia; voltesse a vista della...»*

Como alguém pode ter dúvidas a respeito dos sentidos das duas maneiras de dizer, notaremos que, na expressão espanhola «ao rasque», há três palavras e não duas — «ao ras que». Nestas condições, a frase tomará a forma «viendo la isla ao ras que non se pueda surgir en ella de dia...».

Ora, os dicionários espanhóis dão à palavra «ras», entre outros significados, o de «resvés», «à justa». Se traduzirmos, portanto, «ao ras» por «à escassa», muito do gosto da gente de marinha, ficará a frase da versão espanhola com sentido idêntico ao dos dizeres dos autores do *Roteiro*.

No caso de ser considerada «rasque» uma única palavra, a frase «viendo-se la isla ao rasque non se pueda surgir en ella de dia...», não fará sentido, por incompleta.

75 - *achando a agulha ixa* — Vendo que a agulha mostrava não ter variação.

75 - *Calcamares... e outros pássaros estapagados* — Os «calcamares» são pequenas aves procelariformes — *Hidrobates pelagicus* (Lin.) — também conhecidos por «almas de mestre» e por «painhos».

Os «estapagados», segundo o piloto Gaspar Ferreira, são pássaros mais pequenos que andorinhas e que mergulham no mar de quando em quando. Segundo parece, o estapagado é do género *Procellaria*, da espécie *Poffinus Poffinus* ou da *Petrerodroma macroptera*.

76 - *Das ilhas Primeiras, a primeira da banda do Sudoeste...* — Para os autores do *Roteiro*, era a chamada hoje *Ilha do Fogo*, e a coroa que lhe fica ao SO — adiante referida — tem actualmente o nome de *Ilha Silva*.

77 - *... quanto se dê resguardo ao baixo...»* — Quanto bastasse para não tocar no baixo da mencionada ilha.

77 - *Por entre a ilha do meio e a derradeira, que lhe fica ao nordeste...»* — Como os roteiros de então só consideravam, nas Ilhas Primeiras, três ilhas — hoje chamadas «Ilha do Fogo», «Ilha da Casuarina» e «Ilha Epidendron» — a do meio correspondia à *Casuarina*, e a derradeira, à *Epidendron*. A esta chamavam, ao tempo, «Ilha das Palmeiras».

77 - «... *à primeira de Angoche* — Para os autores do *Roteiro*, a primeira das Ilhas de Angoche era a que hoje tem o nome de *Ilha Caldeira*, visto chamarem «Coroa de Santo António» à de Moma.

78 - «*Ao nordeste da derradeira ilha de Angoche* — A derradeira ilha de Angoche, nomeadas estas ilhas de sul para norte, é chamada hoje *Mafamede*.

GLOSSARIO TOPONIMICO

Abrolhos — Arquipélago semeado de recifes de coral, junto à costa do Brasil a que pertence. As coordenadas da Ilha de St.ª Bárbara, a maior do arquipélago, são: 1 = 17°58′ S; L = 38°42′ O.

Aguada de São Brás — A *Mossel Bay* das actuais cartas inglesas, na África do Sul. Tem por coordenadas 1 = 34°08′ S; L = 22°16′ E.

Agulhas (Cabo das) — O cabo do continente africano que mais avança para o Sul, e cujas coordenadas são: 1 = 34°50′ S; L = 20°01′ E.

Angoche (Ilhas de) — Grupo de ilhas situadas muito perto da costa de Moçambique, entre as latitudes de 16°21′ e 16°49′ S.

Os seus actuais nomes são: *Moma, Caldeira, N'Jovo, Puga-Puga* e *Mafamede*.

As coordenadas desta última são: 1 = 16°21′ S e L = 40°02′ E.

Anguasija — Veja **Combro (Ilha do)**

Aro (Ilha do) — Na opinião do Comandante Fontoura da Costa, esta ilha ou não existia ou era a que actualmente é chamada «Aldabra», situada no Oceano Índico, em 1 = 9°25′ S e L = 46°15′ E.

Ascenção — Ilha situada na parte oriental do Oceano Atlântico do Sul, em 1 = 7°57′ S e L = 14°22′ O.

Ascenção (Ilha do Atlântico do Sul, do lado ocidental) — Esta ilha, que os antigos roteiros situavam em cerca de 20°,5 de latitude, a umas 120 léguas da costa do Brasil, devia ser duplicação da *Ilha da Trindade*, que está em l = 20°30′ S e L = 29°19′ O.

O roteiro inglês de 1869 ainda se lhe refere, dando-a, porém, como duvidosa. A descrição que Manuel Pimentel, na sua *Arte de Navegar*, faz desta ilha, pode bem aplicar-se à da Trindade.

Bancanor — É Kandapur das actuais cartas inglesas, situada na costa do Malabar, do Indostão, em l = 13°38′ N.

Bardez — O morro que fica ao norte da «Barra da Aguada», à entrada da mesma barra. Sobre ele, nos primeiros anos do século XVII — antes de 1612 — foi construído um torreão redondo, que, pintado de branco, servia de marca aos pilotos que demandassem a barra de Goa e onde, não sabemos se logo de início ou mais tarde, era acesa uma fogueira no tempo da monção de SO. e mantida com lenha embebida em azeite, certamente de palma, a fim de servir de farol. // Nome que era usado para designar o fundeadouro habitual das naus, no rio Mandovi.

Batecala — Porto do Indostão, situado na costa do Malabar na l = 13°58′ N, e que nas actuais cartas inglesas tem o nome *Bhatkal*.

Berlenga — A *Berlenga Grande*, do arquipélago das Berlengas, situado em l = 39°25′ N e L = 9°30′ O.

Boa Esperança (Cabo de) — O bem conhecido cabo do sul da África, dobrado a primeira vez por Bartolomeu Dias, e que tem por coordenadas: l = 34°21′ S e L = 18°30′ E.

Bracalor — Porto do Industão, situado na costa do Malabar, em 13°52′ N, e que nas actuais cartas inglesas tem o nome *Baindur*, segundo identificação do Comandante Fontoura da Costa.

Brandão (Ilha do), Brandoa ou de **S. Brandão** — Ilha que as antigas cartas e roteiros situavam no Oceano Índico em cerca de 17° de latitude sul, à distância de cerca de 55 léguas do Baixo dos Garajaus. Não existia, e é possível que fosse uma duplicação da Ilha de Cocos, situada no extremo do

sul do mesmo baixo. Uma vez cometido o erro, a existência da ilha foi admitida.

Cabaceira (Baixo da) — Extenso baixo que se encontra a norte da Ilha de Moçambique, ligado à terra firme.

Cafraria (Costa da) — Para os nossos pilotos, era a parte da costa africana compreendida entre o Rio do Espírito Santo (Lourenço Marques) e as proximidades do Cabo das Agulhas.

Cananor — Porto do Indostão, na costa do Malabar, na l = 11°51′ N. Figura nas actuais cartas inglesas com o nome *Cannanore*.

Canárias — Arquipélago do Oceano Atlântico Oriental, pertencente à Espanha, e que tem por coordenadas médias aproximadas: l = 28°30′ N e L = 15°44′ O.

Cangranor — É o porto de *Kranganur* das actuais cartas inglesas, situado no Indostão, na costa do Malabar, no rio Pallipur, em: l = 10°12′ N e L = 76°13′ E.

Chagas (Baixo das) — Baixo que corresponde, nas cartas inglesas actuais, à parte do norte do «Chagos Archipelago» na qual figuram o *Baixo de Pero dos Banhos*, o *Speaker's Bank* e o *Blenheim R^k*.

Que assim é, pode verificar-se comparando, com as actuais cartas inglesas, as cartas portuguesas dos séculos XVI e XVII, como, ainda, atentando na ordem pela qual, nos diários de navegação, os baixos iam sendo registados, à medida que os passavam.

Quem deseje ver este assunto tratado mais por miúdo, consulte o III volume das *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino*, na parte denominada *Glossário Toponímico*, na pág. 172 (¹). As coordenadas médias do actual *Baixo das Chagas* são: l = 5°10′ S e L = 72°00′ E.

Chale — Segundo identificação do Comandante Fontoura da Costa, é o porto de *Chaligam* das actuais cartas inglesas, situado no Industão, na costa do Malabar, na l = 11°09′ N.

Cirne — A *Ilha Mauricia* ou *Ilha de França*, que faz parte

(¹) Edição da Agência Geral do Ultramar, anotada por Humberto Leitão.

do arquipélago das Mascarenhas, situado no Oceano Índico. As suas coordenadas são: l = 20°20′ S e L = 57°30′ E.

Cochim — Porto do Industão, situado na costa do Malabar, em l = 9°58′ N.

Combro ou **Cômoro (Ilha do)** — A ilha denominada *Grande Cômoro*, que faz parte do arquipélago das Cômoro, situado à saída do Canal de Moçambique, quando se navegue de sul para norte. Foi também designado por *Ilha Angasija*. As suas coordenadas médias são: l = 11°40′ S e L = 43°22′ E.

Comorim (Cabo) — O cabo do Indostão que mais avança para o Sul e cujas coordenadas são: l = 8°05′ N e L = 77°33′ E.

Correntes (Cabo das) — O conhecido cabo da costa de Moçambique, situado em l = 24°06′ S.

Corvo (Ilha do) — Ilha do Arquipélago dos Açores cujas coordenadas são: l = 39°40′ N e L = 31°07′ O.

Currais — Determinada região da costa de Moçambique — que ignoramos qual fosse precisamente — situada nas proximidades da «Ponta Nacole», cuja latitude é 15°46′ S.

A «laje» devia ser o baixo actualmente chamado *Baixo Mecade*.

Dalfui (Cabo) — O *Ras Hafun*, situado na costa da Somália, em l = 10°26′ N.

Deserta (Ilha) — A *Deserta Grande*, do grupo das Desertas, pertencente ao arquipélago da Madeira.

Deserto (Costa do) — A costa da Somália.

Diogo Rodrigues — Ilha do Oceano Índico, cujas coordenadas médias são: l = 19°41′ S e L = 53°30′ E.

Falso (Cabo) — A *Point Danger* das cartas inglesas, na África do Sul, em L = 19°18′ E.

Flores (Ilha das) — A ilha mais ocidental do arquipélago dos Açores e que tem por coordenadas: l = 39°26′ N e L = 31°12′ O.

Galé (Ponta da) — A ponta do SO. da Ilha de Ceilão e cujas coordenadas são: l = 6°01′ N e L = 80°12′ E. Nas actuais cartas inglesas é a *P.t Galle*.

Gamo (Ilhas do) — Estas ilhas, foram identificadas, fazendo-as corresponder às ilhas que estão no extremo sul das Maldivas, denominadas hoje *Addu Atoll*, cuja latitude é 0°38′ S.

O *Roteiro* porém dá-lhes para latitude 3°,5, certamente N., pois se assim não fora, os autores diriam, como era costume

nestes casos, «da banda do sul», e, além disto, a sequência do texto parece mostrar ser N. a dita latitude. Há, portanto, uma diferença de 4° — números redondos — entre a latitude atribuída no Roteiro às «Ilhas do Gamo» e a do «Addu Atoll» com que foram identificadas.

Ora, diferenças de tal grandeza não era costume cometerem em cálculos de latitude os pilotos que soubessem do seu ofício, porquanto, em tais cálculos, os erros não iam, normalmente, além de 1/4 grau.

Em face disto, custa-nos a aceitar que as Ilhas do Gamo correspondessem ao «Addu Atoll» das Maldivas. Mais natural é que fossem, como julgamos, as ilhas do *Felidu Atoll* — de todas as Maldivas aquele que mais para Oriente avança e cujo extremo de E., onde se encontram as «Ilhas Foteo», tem por coordenadas: l = 3°30′ N e L = 73°45′ E.

Como se vê, não só a latitude em que estão estas ilhas se ajusta à indicada no *Roteiro* para as Ilhas do Gamo — 3°,5 — como seriam, das Maldivas, as mais fàcilmente avistadas por estarem mais avançadas para leste seguindo pela Carreira Nova. Convirá dizer que Manuel Pimentel não fala de tais ilhas quando trata da mesma derrota, o que pode levar a pensar que elas não existissem.

Garajaus (Baixo dos) — O *Cargado Garajos (St.º Brandon)* das cartas inglesas actuais, situado no Oceano Índico, em: l = 16°25′ S e L = 59°45′ E.

Goa a Velha (Ilheus de) — As *Ilhas de S. Jorge* a SSO. de Mormugão.

Goa Velha — Uma antiga cidade, mais antiga que a chamada, hoje, «Velha Goa», e que fica situada na costa do sul da Ilha de Goa, na reentrância formada pela Ponta da Nazaré e a Ponta Cacará. Actualmente, é uma aldeia.

Graciosa — Ilha do arquipélago dos Açores. As suas coordenadas médias, aproximadas, são: l = 39°03′ N e L = 27°00′ O.

Gran Canária — A *Grande Canária*, do arquipélago das Canárias, e cujas coordenadas médias são: l = 27°57′ N e L = 15°34′ O.

Guardafui (Cabo de) — Cabo do continente africano, à entrada do Golfo de Adém, situado em: l = 11°51′ N e L = 51°16′ E.

Ilhéus Cagados — Três penedos com cerca de 1[m] de altura, na costa do Malabar, a NO de Bekal, perto da embocadura do rio Chandragiri, em 12°25′ N, a pequena distância da costa.

«Cagado» era termo frequentemente empregado pelos nossos pilotos quando queriam indicar que determinada pedra estava coberta de excremento de aves.

Ilhéus de Goa a Velha — Veja em **Goa a Velha (Ilhéus de).**

Ilhéus Queimados — As *Burnt Islands* ou *Vergula Rocks* das cartas inglesas, situados perto da costa da Índia na 1=15°53′ N e 73°27′ E.

João da Nova (Ilha de) — Ilha situada no Canal de Moçambique, em 1=17°05′ S e L=42°43′ E.

Judia (Baixo da Judia) — Baixo no Canal de Moçambique, e que tem por coordenadas médias: 1=21°30′ S e L=39°46′ E.

Não só em cartas estrangeiras como em atlas portuguesas, anda com o nome *Bassas da Índia.* «Bassas» não é termo português e «Índia» é uma errada leitura da palavra «Judia».

Jugo — Certamente, a barra de *Rio Guiba,* das cartas mais modernas do Almirantado inglês, que até há pouco era designado por *Juba River* e que está situada em 1=0°15′ S., aproximadamente, na costa oriental da África.

Lagoa (Baía da) — A *Algoa bay* das cartas inglesas, na costa do sul da África, na L=25°55′ E.

Lourenço Marques (Rio de) — O estuário do *Espírito Santo,* que forma o porto de Lourenço Marques.

Malinque — A Ilha de *Minikoi,* situada entre as Maldivas e as Laquedivas, em 1=8°18′ N e L=73°01′ E. Com ela ficam formados dois canais — a norte, o «Canal dos 9°», e ao sul o «Canal dos 8°».

Mamale — As ilhas que se encontram na parte do sul das Laquedivas, no Oceano Índico.

Mangalor — Porto da costa do Malabar, do Industão, situado na 1=12°51′ N.

Mascarenhas (Ilha do) — A chamada, hoje, *Ilha Borbom,* no Oceano Índico, em 1=21°10′ S e L=55°30′ E.

Melinde — Porto da costa oriental da África, designado por *Malindi* nas cartas inglesas, e que fica em 1 = 3°13′S.

Moçambique (Ilha de) — Junto à Costa da Província de Moçambique, em 1=15°02′ S e L=40°44′ E.

Mocambo (Rio de) — A *baía de Mocambo,* na costa de Moçambique, à qual vão dar alguns pequenos rios, entre eles o Monapo. Fica a sul do porto de Moçambique, em 1=15°09′ S.

Mogadoxo — Porto da costa da Somália, que em cartas inglesas figura com o nome *Mogdishar* e em outras com o de *Mogadiscio.* Está em 1=2°02′ N.

Mombaça — Ilha do Oceano Índico, junto à costa oriental da África, e cujas coordenadas médias são: 1=4°02′ S e L=39°40′ E. Nela se encontra a cidade que tem o mesmo nome.

Mogincual (Baixos de) — Os baixos actualmente chamados de Mogincual, são o *Mucalanga,* o *Chataputa* e o do *Infusse,* afastados da costa entre duas e três milhas e meia. Porque os antigos roteiros situam os Baixos de Mongincual a duas léguas da terra, é possível que nele estivesse incluído, pelo menos, o baixo hoje chamado *Namaeta,* que se encontra a cerca de 6 milhas da costa, na 1=15°43′ S, aproximadamente.

Nazaré (Baixo da) — O Baixo da Nazaré dos nossos antigos navegadores nada tem com o «Nazareth Bank» das modernas cartas inglesas. Era o nome que davam à *Ilha de Tromelim,* situada em 1=15°55′ S, L=54°25′ E e, portanto, aproximadamente, na mesma latitude que tem o Baixo dos Garajaus, consoante os antigos roteiros dizem, e as antigas cartas mostram. O «Nazareth Bank», que é um banco e não um baixo, está ligado ao Baixo dos Garajaus, e estende-se para NNE dele até cerca de 13°40′S. Tem profundidades que andam em 21 e 45 braças. Passar por cima dele, era, até, derrota aconselhada quando naquelas regiões soprassem ventos do quadrante SE.

Na referida Ilha de Tromelin, que é uma ilha de areia, quase rasa, com uma restinga a ONO e outra a ESE, o mar rebenta com violência, e daí terá, decerto, resultado andar nas antigas cartas nossas com a designação de «baixo» (²).

(²) Este assunto encontra-se tratado mais por miúdo em *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino* — Vol. III — Pág. 183, atrás citadas.

Orelhas de Lebre — A *Camel's Hump* das actuais cartas inglesas, na costa do Malabar, em 11°26′ N, segundo identificação do Comandante Fontoura da Costa.

Pádua (Baixos de) — O lagamar das Laquedivas denominado *Peremul* — este o «Pádua Grande do Sul» — e, possìvelmente, os recifes *Byramgore* e *Bitra*, situados a norte dele.

Nada têm, pois, com o «Pádua Bank» das cartas inglesas, inofensivo banco situado mais para o Norte, entre as latitudes aproximadas de 12°30′ e 13°30, e que nenhuns cuidados causavam aos nossos pilotos, porquanto os seus fundos, hoje, andam entre 18 e 34 braças.

O *Peremul* tem por coordenadas 1 = 11°09′ N e L = 72°03′E(3).

Palma — Ilha do arquipélago das Canárias. As coordenadas do seu Porto da Cruz são: 1 = 28°40′ N e L = 17°45′ O.

Palmeiras (Ilha das) — A *Ilha Epidendron*, das «Ilhas Primeiras». É, destas ilhas, a última, para quem navegue de sul para norte. As suas coordenadas são: 1 = 17°05′ S e L = 39°07′ E. Era também chamada «Ilha Rasa».

Panane — A *Pannani Town*, na costa do Malabar, na 1 = 10°47′ N.

Pão (Monte do) — Monte situado a cerca de 23 milhas ao noroeste da Ilha de Moçambique, e que assim continua a ser chamado.

Patrão (Baixo do) — Baixo que, nas antigas cartas nossas, andava situado em cerca de 4°,5 S, no Oceano Índico, a umas 130 léguas da costa africana, e que não existia.

Penedos de S. Pedro — Grupo de ilhéus situados muito ao largo da costa do Brasil, a quem pertencem, e que têm por coordenadas médias 1 = 0°56′ N e L = 29°22′ O.

Pero dos Banhos (Baixo de) — O *Great Chagas Bank* — senão todo, ao menos grande parte dele — que, nas actuais cartas inglesas, anda incorporado no «Great Chagas Arquipelago», no Oceano Índico, e cujas coordenadas médias aproximadas são: 1 = 6°10′ S e L = 71°55′ E.

(3) Quem deseje ver este assunto mais desenvolvidamente tratado, consulte o Vol. III, pág. 186, das *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino*, atrás citadas.

Nas cartas actuais, Pero dos Banhos — ao invés do que mostram as nossas antigas cartas — figura a norte do Baixo das Chagas. Veja o que dissemos em — **Chagas (Baixo das)** (4).

Picos Fragosos — Uma série de elevações que se estendem para lá da costa de Moçambique, desde cerca 13°43′ S a 13°57′ S, seguindo a direcção geral da mesma costa.

Pinda (Baixo de) — Extenso baixo que contorna a costa de Moçambique desde a Ponta de Namegate — à entrada da Baía de Memba — até cerca da Ilha de Gomen, à entrada da Baía de Fernão Veloso, entre as latitudes aproximadas de 14°10′S e 14°20′S.

Porto Velhaco — Na costa de Moçambique em 1 = 14°50′ S.

Primeiras (Ilhas) — As Ilhas Primeiras, ou Primeiras de Angoche, como também as designavam, são 5 — «Silva», «Fogo», «Coroa», «Casuarina» e «Epidendron». O *Roteiro*, porém, só menciona três — a de SO, já chamada, ao tempo, «Ilha do Fogo»; a que se lhe segue para ENE, hoje denominada «Ilha da Casuarina» e a última, que tinha o nome de «Ilha das Palmeiras» ou «Ilha Rasa». Correm em direcção paralela à costa, sensìvelmente. Estão compreendidas entre 17°5′ e 17°17′ de latitude S.

Querimba — Uma das ilhas de Querimba, a que tem por coordenadas 1 = 12°25′ S e L = 40°39′ E.

Quisimajugo — O porto de *Quisimajulo*, na costa de Moçambique, em 1 = 14°32′ S.

Saia de Malha — A parte do sul do *Saya de Malha Bank* das cartas inglesas, situado no Oceano Índico e cujas coordenadas médias são: 1 = 10°40′ S e L = 61°10′ E.

À parte do norte do mesmo banco, separado daquele por um canal de cerca de 20 milhas de largura, chamavam os nossos navegadores «Baixo de S. Miguel».

Santa Bárbara (Ilha de) — A maior das ilhas do arquipélago dos Abrolhos situada em 1 = 17°58′ S e L = 38°42′ O.

(4) Quem pretender ver este assunto mais por miúdo tratado, consulte o Vol. III, pág. 188, das *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino*, atrás citadas.

Santa Helena — Ilha do Atlântico do Sul, cujas coordenadas médias são: 1 = 15°57′ S e L = 5°40′ O.

Santiago — Pequena ilha, ao SE e a curta distância da Ilha de Moçambique e hoje denominada *Ilha de Sena.* As suas coordenadas são: 1 = 15°07′ S e L = 40°46′ E.

Santo Agostinho (Cabo de) — Na costa do Brasil em 1 = 8°20′ S.

Santo António (Coroa de) — A coroa a que os autores do *Roteiro* chamavam «Coroa de Santo António» é hoje denominada *Ilha de Moma,* que já assim era designada por Manuel Pimentel. A esta ilha, também chamava «Coroa de Santo António» o autor desconhecido de um roteiro do século XVI inserto no *Livro de Marinharia* de Bernardo Fernandes. O baixo hoje chamado «de Santo António» é o que fica aproximadamente a NNE da Ilha Mafamede, em 1 = 16°12′ S e L = 40°08′ E.

São Jorge (Ilha de) — Ilha do arquipélago dos Açores. As coordenadas da sua ponta do SE. — denominada «Ponta do Topo» — são 1 = 38° 33′ N, e L = 27° 47′ O.

S. Jorge (Ilha de) — Pequena ilha situada a E. e a curta distância da Ilha de Moçambique e hoje chamada *Ilha de Goa.* As suas coordenadas são 1 = 15° 03′ S e L = 40° 47′ E.

São Lázaro (Baixo de) — No Canal de Moçambique, em 1 = 12° 12′ S. e L = 41° 23′ E. Conserva o primitivo nome.

S. Lourenço — A actual *Ilha de Madagáscar,* situada no Oceano Índico entre 11° 57′ e 25° 40′ de latitude S.

S. Miguel — A maior das Ilhas dos Açores e cujas coordenadas são: 1 = 37° 47′ N. e L = 25° 30′ O.

Selvagem (Ilha) — A *Selvagem Grande,* pertencente ao grupo das Selvagens, dependente da Madeira.

Sete Irmãs — As ilhas a que se refere o *Roteiro* e que as antigas cartas mostravam em cerca de 3° de latitude S, não existem.

Pelo nome «Sete Irmãs» eram não só designadas as ditas ilhas como aquelas que, segundo identificação do Comandante Fontoura da Costa, correspondiam às «Seicheles». Estas eram, porém, designadas, geralmente, por Sete Irmãos ou por Sete Irmãs de Oeste. Às outras, às que não existiam, chamavam também Sete Irmãs de Leste.

Que às ilhas a que o *Roteiro* alude não eram as Seicheles, bem o mostra o facto de, na viagem para Goa, por fora, ser por ele aconselhado levar a derrota por entre o Baixo da Nazaré e o dos Garajaus, e, despedidos estes, se navegasse de modo que se fosse passar a «oeste» das Sete Irmãs 30 a 40 léguas, ao rumo N4NE. para fazer o caminho do N.

Caso se tratasse das Seicheles, a fim de passar a tal distância a oeste delas, necessário se tornaria que, da entrada entre os dois baixos, os navios seguissem para NO. — e, portanto, para trás, levando um caminho muito diferente do caminho de N. verdadeiro ou N4NE da agulha aconselhado. Seria uma derrota inconcebível.

Não correspondiam, como se vê, às Ilhas Seicheles, as Sete Irmãs a que o *Roteiro* alude, senão àquelas que não existiam.

Sirancapa — Sirancapa encontra-se identificada com a «Baía de Simuco», situada na costa de Moçambique em 13° 59′ S.

Não nos parece aceitável esta identificação, porque:

Diz o Roteiro: *A melhor conhecença desta costa são uns Picos Fragosos..... os quais ficam sobre Sirancapa, trinta léguas antes de Moçambique, e correm até Pinda».*

Pelo seu lado, no *Roteiro da Navegação da Carreira da Índia,* Aleixo da Mota, mais claramente, diz: ... *«uns picos altos e outros baixos..... aos quais chamam picos fragosos e começam, de Sirancapa que está como 30 léguas antes de Moçambique e vão correndo até Pinda...*(5).

Vê-se, pois, que, de Sirancapa a Moçambique, havia 30 léguas ou cerca de 96 milhas. Tratando-se de caminho muito frequentado pelos nossos navios, natural é que, no cálculo desta distância, não fosse cometido grande erro, tanto mais que ela está indicada em roteiros cujos autores eram dos mais considerados pilotos do seu tempo.

Ora, da Baía de Simuco às alturas de Moçambique, há apenas umas 65 milhas; e os Picos Fragosos não começam

(5) Em *Roteiros Portugueses* da *Viagem de Lisboa à Índia,* publicados por Gabriel Pereira, pág. 144.

pelas alturas da Baía de Simuco mas pelas da Baía de Almeida, situada bem mais para norte, em cerca de 13°38′. Era, pois, nas proximidades desta baía que devia ficar Sirancapa.

Contudo, além das citadas razões, outra vamos apresentar que acabará com as dúvidas que, a respeito do caso, a alguém possam restar. É a seguinte:

No *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia,* de Gaspar Ferreira, há quatro mapas, um dos quais mostra a costa de Moçambique, desde o Cabo Delgado até à Ilha de Moçambique. Neste mapa, a seguir às Ilhas de Querimba, vêem-se, a caminho do Sul, as seguintes indicações: *R. de Pembe; R. de Cirancapa; Picos Fragosos; R. do Samoco; R. de Pinda;* etc. Entre o R. de Cirancapa e o R. de Pinda, estão desenhados os Picos Fragosos. O *R. do Samoco,* sem dúvida corresponde à «Baía de Simuco» a qual, portanto, não corresponde a Sirancapa, que fica mais para norte.

Siramcapa» devia pois, ser ou a *Baía Almeida* ou a *barra do Rio Lúrio.* Temos, contudo, para nós que fosse a *barra do Lúrio,* que os navios, a caminho do Sul, viam na direcção dos primeiros montes dos Picos Fragosos quando os tivesse pelas proximidades de través, por seguirem a um rumo do quadrante sueste, para se afastarem do Baixo de Pinda, visto a navegação recomendada a quem fosse percorrendo a costa era í-la seguindo afastado 4 léguas dela.

Sofala (Parcel) — Vasto parcel que se estende em torno da embocadura do Rio Dondo, em tempos chamado «Rio de Sofala». O velho forte, que se ergue a norte da foz do rio, está em l = 20° 10′ S.

Tenerife — Ilha do arquipélago das Canárias. A cidade das Santa Cruz, nela situada, tem as seguintes coordenadas: l = 28° 35′ N e L = 16° 08′ O.

Terceira — A mais oriental das Ilhas dos Açores. As suas coordenadas médias são: l = 38° 40′ N e L = 27° 13′ O.

Titangone — A *Ilha de Quitan-gonha* que limita pela banda do Sul a entrada do Porto Velhaco.

Tristão da Cunha — Grupo de ilhas do Atlântico Sul, que conservam o nome do seu descobridor. As coordenadas da maior delas — a Ilha de Tristão da Cunha — são: l = 37° 05′ S. e L = 12° 16′ O.

ÍNDICE

Pág.

INTRODUÇÃO 7

O Códice 19
Os autores do Códice 22
O Roteiro e as normas que seguimos na sua transcrição ... 33

ROTEIRO DA NAVEGAÇÃO DA ÍNDIA

Viagem de Lisboa até o Cabo de Boa Esperança 43
Viagem do Cabo de Boa Esperança para Goa, por dentro 49
Partindo de Moçambique para a Índia 54
Viagem de Goa para Cochim 58
Viagem do Cabo de Boa Esperança por fora 59
Viagem por fora para Goa 60
Viagem por fora para Cochim 62
Viagem de Cochim para o Cabo de Boa Esperança pela carreira ordinária 64
Viagem de Goa para o Cabo de Boa Esperança por Moçambique 70
Viagem do Cabo de Boa Esperança até Lisboa 74
Roteiro das Ilhas Primeiras 76
Roteiro das Ilhas de Angoche 77

NOTAS E GLOSSÁRIO TOPONÍMICO

Notas 83
Glossário toponímico 95

Este livro, realizado pela
Casa Paulino Ferreira, Filhos, Lda.
R. Nova da Trindade, 18-B — Lisboa
acabou de imprimir-se em 1964

ERRATA

Nas *Notas:*

Pág. 84, referência 44, «por respeito de», saiu em redondo quando havia de estar em itálico.

Pág. 90, referência 62, na 1.ª linha, onde se lê «muito», deve ler-se «muitos».

Pág. 91, referência 66, onde se lê «da prima», deve ler-se «de prima».

Pág. 92, referência 74, onde se lê «Forma, então corrente de», deve ler-se «Forma então corrente, de...».

Pág. 93, referência 75, onde se lê «agulha ixa», leia-se «agulha fixa».